Année ø N° 615.

NUMÉRO DOUBLE : UN FRANC

(Étranger : 1 fr. 50)

LA VIE AU GRAND AIR

LA GRANDE SEMAINE D'AVIATION DE LA CHAMPAGNE

DANS CE NUMÉRO

Le Grand Prix de Paris — La Semaine de Rouen — Les Championnats d'Athlétisme

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

LES SELLES MARQUÉES

L'INEXTENSIBLE

sont les
PREMIÈRES
DU MONDE

Exigez,
pour éviter les
contrefaçons
les initiales H. G.
gravées dans le cuir.

PARFUM POMPEÏA

L.T.PIVER PARIS

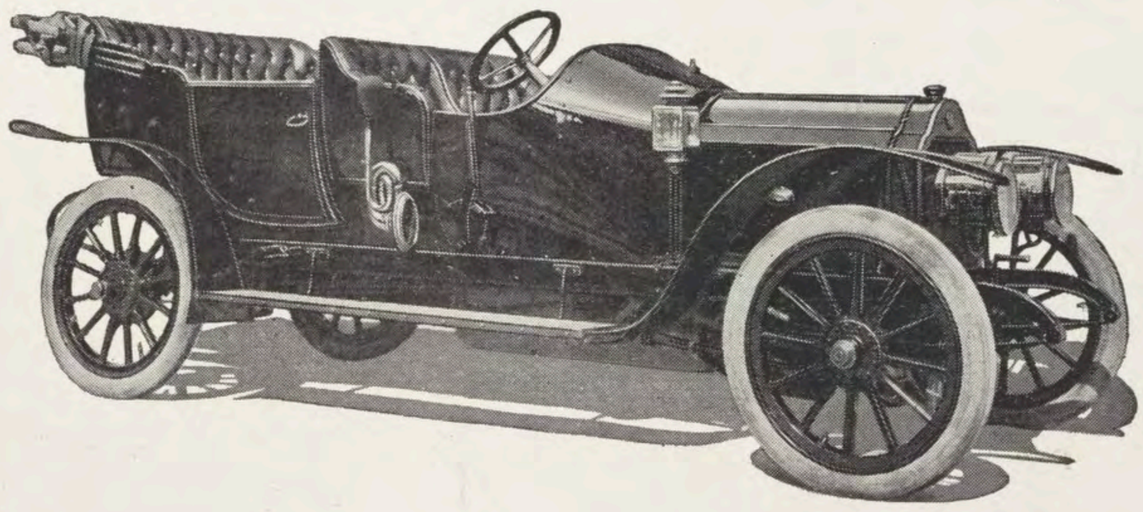
LES MODÈLES LÉGERS

12 HP. 4 Cylindres.
15 HP. 6 Cylindres.

LORRAINE-DIETRICH

Sont les Véritables

MODÈLES DU GENRE



Bureaux et Usine : Route de Bezons à Argenteuil.
Magasin d'Exposition : 21 Avue des Champs-Elysées
Paris.

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

---

200 VOITURES automobiles

Carrosserie de Luxe,
Landaulet, Limousine,
Double Phaéton, Tonneau

DEPUIS
500 FR. - Voitures Panhard, Renault, de Dion, Diétrich, Charron, Delaunay, Mercédès, etc., et Camions de toutes marques et de toutes forces.

VENEZ AVEC DE L'ARGENT
ET FAITES UNE OFFRE

J.-B. MERCIER

6, Rue St-Ferdinand, Paris

Téléphone 565-30.

PARCS ET JARDINS

CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES

E. REDONT

Architecte Paysagiste — Grand Prix

PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi

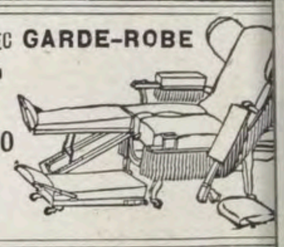
ENTREPRISE GENERALE A FORFAIT
POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

Parcs de Sports ø Terrains de jeux
Jardins de ville, de campagne
ø ø ø ø et d'utilité. ø ø ø

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

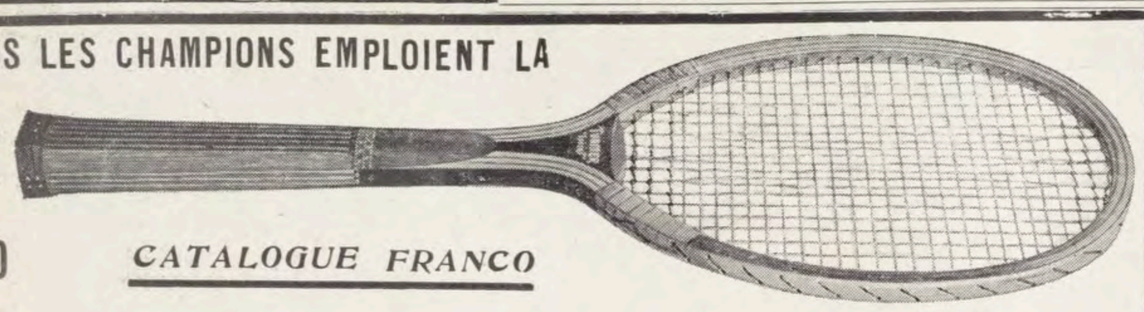
DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



TOUS LES CHAMPIONS EMPLOIENT LA

Balles
"TS"
7.50



CATALOGUE FRANCO

„TUNMER SPECIAL" 35 FR.

GARANTIE SANS RESTRICTION

A.-A. TUNMER & Cie

27, Rue du 4-Septembre, PARIS
14, Av. de la Gde-Armée, —
13, Rue de la Charité, LYON
96, Rue Sainte-Catherine, BORDEAUX

TOUT PASSE... TOUT CASSE... TOUT LASSE...

Seuls, grâce à leur fini absolu, à leur solidité éprouvée, à leur précision rigoureuse, fruit de plus de vingt années de pratique, les

CYCLES GLADIATOR

résistent au temps, aux chocs et aux plus longs usages!

Lire dans le Catalogue M : "Le Code Pratique du Cycliste", recueil de dispositions législatives et autres, sur la circulation, les transports, les accidents, etc., complété d'indications particulières sur les modèles : Dame, Tourtste, Piste. 2 et 3 vitesses, etc.

Envoi gratis — 51, Grande-Rue — Pré-Saint-Gervais (Seine)

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A July 2d 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

2 Juillet 1910 — N° 615
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

LE ROI DE BULGARIE A MOURMELON

Notre hôte, le Roi de Bulgarie, s'est rendu le 25 juin à Mourmelon où il assista à des expériences d'aviation, en compagnie du Président de la République. Les lieutenants Féquant et Camerman, le capitaine Etévé, malgré l'inclémence du temps, vinrent évoluer devant le souverain et atterrirent à ses pieds. C'était la première fois que Ferdinand Ier voyait voler des aéroplanes. Il ne cacha pas son admiration et tint à féliciter les officiers. Pendant ce temps, Labouchère, qui passait trop haut pour figurer dans notre photographie, prise au moment où le Roi le regarde évoluer et Martinet, avec un passager, rivalisèrent d'audace dans les airs.

Notre numéro double du Meeting de Champagne

Demain commencera la grande semaine d'aviation de la Champagne, qui est au nouveau sport ce qu'était le Grand Prix de l'A. C. F. pour l'automobile. Soixante-douze concurrents, représentant seize marques différentes vont sillonner les airs. Jamais semblable meeting n'a encore réuni un lot pareil à celui qui va se trouver assemblé dans l'immense plaine, désormais célèbre. C'est là que les premiers succès ont été remporté, c'est là que des records ont été battus. Nous aurons sans doute l'occasion d'enregistrer au cours de ces huit jours une quantité de prouesses incomparables.

Cette semaine, qui restera une date dans l'histoire de l'aviation, la Vie au Grand Air *ne pouvait la laisser passer sans lui consacrer un numéro double, ainsi que nous avions déjà eu l'occasion de l'annoncer.*

Nous avons tenu à publier les photographies de tous ceux qui vont se disputer la royauté de l'air et celles de leurs appareils.

Nos lecteurs trouveront également dans ce numéro le compte rendu de la semaine de Rouen et du raid de New-York-Philadelphie par Hamilton

Mais ces événements aériens ne nous font pas oublier les autres events sportifs de la semaine. Nous avons consacré une partie importante au Grand Prix de Paris, dont nous donnons la cinématographie complète, aux Championnats de France d'Athlétisme, au match Jeffries-Johnson qui va se disputer pour le titre de champion du monde, au Marathon sur piste, etc...

Un tel nombre d'épreuves ne pouvait tenir dans le cadre ordinaire de la Vie au Grand Air *Aussi nos lecteurs nous sauront-ils gré de publier un numéro double de 32 pages à 1 franc. Nous ferons remarquer en passant que ces numéros sensationnels sont adressés, à nos abonnés sans augmentation de prix, ce qui ajoute encore aux avantages qu'ils ont déjà. Rappelons en effet que tout abonné reçoit gratuitement le numéro de Noël, merveilleux album de 70 pages vendu 2 francs; qu'il bénéficie de réductions importantes pour la photographie et le théâtre Femina, qu'il peut participer aux différents concours, etc..., et que le prix de l'abonnement pour les 52 numéros n'est que de 24 francs.*

Rappelons à nos lecteurs que le 16 Juillet, dans un nouveau numéro double, nous publierons le compte rendu complet de la semaine de Reims, dont le prochain numéro contiendra déjà un premier aperçu.

UN AN D'AVIATION

Le retour de la semaine de Reims permet d'intéressantes comparaisons : ce qu'on espérait ; ce qu'on a ; ce qu'on est en droit d'attendre.

La semaine de Reims de 1909 a marqué une date dans l'histoire de la locomotion aérienne. C'est un point de repère qui restera et qui servira à retenir les performances, quand, dans quelques années d'ici, le souvenir commencera à s'en effacer. C'est ainsi qu'autrefois, dans le cyclisme, on datait les faits de l'année de Paris-Brest : plus tard, dans l'automobile, de Paris-Madrid. Les sportsmen aiment à faire coïncider ainsi les péripéties de leur existence avec quelque événement de sport et il en est pour qui une course sous la pluie éveille aussitôt l'idée du Grand Prix de 1886, l'année de Minting.

Donc, la première Semaine de Reims servira de même à sérier nos souvenirs. Elle nous a laissé celui d'un spectacle inoubliable, qu'on ne reverra jamais, car il n'aurait plus l'attrait de l'imprévu, celui de choses nouvelles se déroulant devant un public pour qui toutes ces sensations étaient de l'inédit. On comprendra mieux désormais la valeur des performances, on les admirera moins parce qu'on les analysera davantage ! Encore qu on ait fait autour d'elle, je ne sais vraiment pour quelles raisons étroites et mal inspirées, la conspiration du silence, la deuxième semaine de Champagne sera un succès. Elle a déjà réuni plus de 70 concurrents, elle amènera la foule que le battage exagéré fait autour des manifestations organisées par quelques grandes villes n'a pas réussi à y attirer. C'est qu'elle en est à sa deuxième année et deux ans, dans l'aviation c'est beaucoup, c'est déjà du classicisme. Et on le sait, en sport, il n'y a que les épreuves classiques qui aient de la valeur.

Quelques records. C'est à Reims que, pour la première fois, les distances furent mesurées et les temps chronométrés avec la minutie qu'il convient d'exiger de toutes les épreuves sportives. Et néanmoins les records commencèrent à y subir de rudes assauts. Voici, en effet, quels étaient avant la Semaine de Reims, ceux qui avaient été officiellement constatés :

Le record de distance et de durée appartenait à Wilbur Wright, qui avait couvert 124 kil. 700 en 2 h. 20 m. 13 s. le 31 décembre 1908, en s adjugeant la Coupe Michelin. Sommer le détenait officieusement avec 2 h. 47 m. 15 s. A Reims, Henri Farman couvrit en 3 h. 4 m. 58 s. 180 kilomètres. Il détient actuellement le record, en même temps que la Coupe Michelin avec 232 kil. 212, couverts en 4 h. 17 m. 5 s. Paulhan détenait le record de la hauteur depuis le 18 juillet avec 150 mètres. A Reims, dans cette journée inoubliable, où Henri Farman et Latham essayèrent de le lui ravir, Latham s'éleva à 155 mètres dans le ciel embrasé par les rayons du soleil couchant. Rougier portait le record à 193 mètres, Wilbur Wright a 210 mètres. Puis Paulhan s'élevait successivement à 237 mètres, à 292 mètres, à 360 mètres et atteignait officieusement 600 mètres, le 22 novembre. Au 7 janvier, Latham, au lendemain de la mort du pauvre Delagrange, portait le record à 1.000 mètres. Paulhan à Los Angeles l'élevait à 1.520 mètres.

C'est à Reims que les temps pris furent pour la première fois officiellement dans une épreuve de vitesse.

Blériot couvrit les 10 kilomètres en 7 m. 47 s. 4/5. Depuis, aucune épreuve de vitesse ne fut disputée, mais, à Los Angeles, Curtiss, volant avec passager, accomplissait en une heure 88 kil. 450. C'est donc cette vitesse qui peut être considérée comme la plus grande obtenue à ce jour en circuit fermé.

La semaine dernière, à Rouen, Cattaneo gagnait l'épreuve de vitesse en 7 m. 17 s. Il est probable, quoique les programmes et les règlements ne l'indiquent pas, qu'il s'agissait de 10 kilomètres, ce qui donne une vitesse d'un peu plus de 82 kil. 500 à l'heure. On fera beaucoup mieux à Reims. Quelques appareils nous ont été indiqués comme tout particulièrement vite aux essais et on attend avec impatience leur première sortie officielle.

Au début de 1909, le record du voyage était de 41 kilomètres d'Etampes à Chevilly par Blériot. Pendant la Semaine de Reims, les aviateurs ne sortirent pas du champ d'aviation, mais, le 18 octobre, le comte de Lambert allait de Juvisy à la Tour Eiffel et retour ; le 20 novembre, Paulhan faisait le voyage de Mourmelon à Châlons et revenait ; le 9 décembre, Maurice Farman allait de Buc à Chartres (70 kil.) et le 31 décembre, de Chartres à Orléans (72 kil.)

Le 3 avril, Dubonnet couvrait 100 kilom. en ligne droite de Juvisy à la Ferté Saint-Aubin ; le 10, Paulhan volait de Chevilly à Arcis-sur-Aube, 180 kilom. ; le 23, Graham White couvrait la distance Londres-Rugby, 133 kilom. et continuait avec escale jusqu'à Tanworth, 183 kilom. Enfin, le 27 avril, Paulhan accomplissait la distance Londres-Lichfield, 180 kilom. et, le lendemain matin, continuait jusqu'à Manchester, 299 kilom.

Les vols avec passagers étaient déjà nombreux, l'année dernière, à pareille époque. A Auvours, Wilbur Wright était resté 1 h. 13 m. dans les airs avec un compagnon. A Reims, le Prix des Passagers revenait à Henri Farman, qui avait emmené deux personnes sur 10 kilomètres, couverts en 10 m. 39 s. Depuis, les vols à deux ne se comptent plus. Le 8 avril, Daniel Kinet battait le record en emmenant M. Leledeff à Châlons pendant 2 h. 19 minutes 15 s. Au-dessus de la campagne, c'est le lieutenant Féquant et le capitaine Marconnet qui le détiennent par leur superbe performance de Mourmelon à Vincennes, dans laquelle ils couvrirent 140 kilomètres en 2 h. 20 m.

Enfin, Sommer détient le record du nombre des passagers. Le 20 avril, il enlevait, en effet, MM. Colombo et Frey et Mlle Dutrieu, et couvrait 7 kilomètres au-dessus de la campagne.

Les records à battre sont donc les suivants :

Vitesse	88 k. 450 en 1 h.	Curtiss.
Durée	4 h. 17 m. 5 s	H. Farman.
Distance	232 k. 212	—
Hauteur	1.520 m.	Paulhan.
Vol au-dessus de la campagne sans escale	180 k.	—
Avec escale	299 k.	—
Vol à deux	2 h. 19 m. 15 s.	Dan. Kinet.
Au-dess. de la camp.	140 k.	Lt Féquant.
Nombre de passagers	3	Sommer.

Sauf ceux de vitesse, il est peu probable que nous voyons des records battus à Reims. Quoique un prix de 5.000 francs soit attribué à l'aviateur qui battra le record de la distance ou celui de la hauteur, les épreuves en compétition se prêtent mal à ces essais, devenus trop difficiles pour être accomplis à jour fixe.

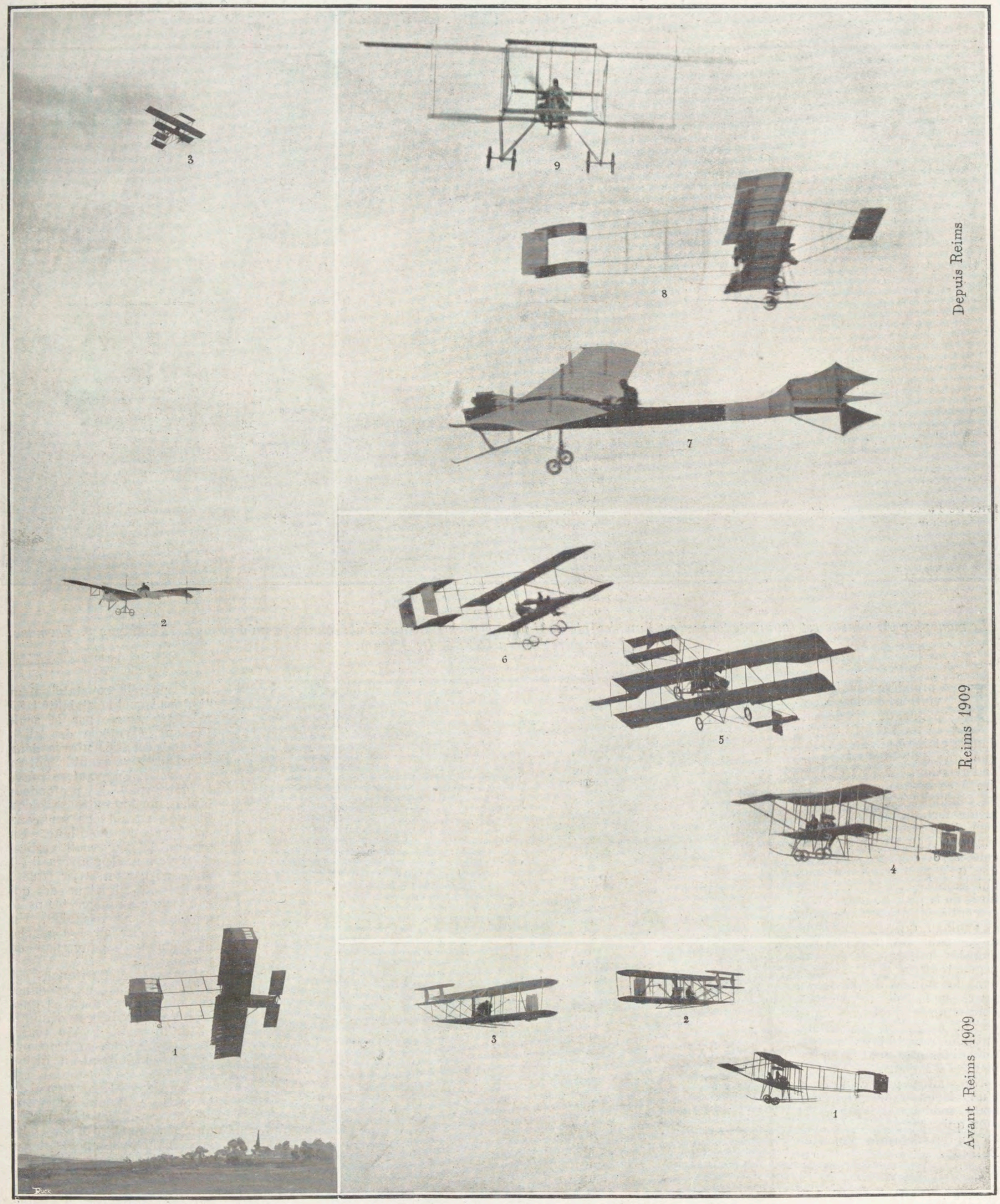
Les appareils. Ce que nous constaterons aussi, ce sont des modifications importantes dans les appareils. Outre les anciens types qui ont été profondément modifiés, tels que le Voisin, le Farman, le Blériot, — l'Antoinette est le seul qui, en apparence du moins, n'ait pas reçu de modifications sensibles — nous verrons demain des types tout nouveaux dont quelques-uns répondent à des idées originales.

Notre collaborateur F.-A. Wheel étudie plus loin les différents modèles d'appareils engagés. Je ne peux que renvoyer les lecteurs à cette description. Mais j'attire leur attention sur trois types qui m'ont paru surtout dignes d'attention : le Nieuport, le Werner de Pischoff et le Bréguet. Il y a là trois hommes qui ont cherché à sortir des sentiers battus, qui ont fait autre chose que de clouer de la toile sur des morceaux de bois et de tendre ceux-ci avec des fils de fer, en copiant une cellule Voisin, un aileron Farman ou un gauchissement Antoinette. Il est possible qu'ils se soient trompés et qu'ils n'aient pas créé tout de suite l'appareil pratique. Mais leurs efforts n'en sont pas moins intéressants à suivre et à encourager. Tout est à faire et l'aéroplane de l'avenir différera probablement autant de l'appareil actuel que le landaulet-limousine diffère de la voiture Cugnot. Mais les progrès en aviation sont beaucoup plus rapides et il faut marcher à pas de géant pour les suivre.

Le simple coup d'œil que nous venons de jeter en arrière et qui permet de comparer ce qu'était l'aviation au moment où s'est close la première Semaine de Reims et ce qu'elle est aujourd'hui, au moment où va s'ouvrir la seconde, en dit plus que les plus longs discours.

MARCEL VIOLLETTE.

UN AN D'AVIATION



Le record de la hauteur.

1. Paulhan monte à 150 mètres le 18 juillet 1909. — 2. Latham bat le record au meeting de Reims avec 155 mètres. — 3. Paulhan à Los Angeles s'élève à 1.520 mètres.

Les records de 1909.

1. Sommer, 2 h. 47 m. 15 s. (officieux). — 2. Wright, 124 k. 700 en 2 h. 20 m. 23 s. — 3. Wright, avec passager, 1 h. 13. — 4. H. Farman, 180 kilom. en 3 h. 4 m. 56 s. — 5. Curtiss, Coupe Gordon-Bennett. — 6. H. Farman avec passagers, 10 kil. en 10 m. 39 s. — 7 Latham gagnant des deux croisières de Nice. — 8. H. Farman, Coupe Michelin. — 9. Féquant-Marconnet, vol à deux.

LA GRANDE SEMAINE DE CHAMPAGNE

La deuxième grande semaine d'aviation de la Champagne, qui va se dérouler du 3 au 10 juillet, a réuni tout ce qui a un nom dans le monde de l'aviation : elle est appelée à un colossal succès

L'équipe Antoinette.

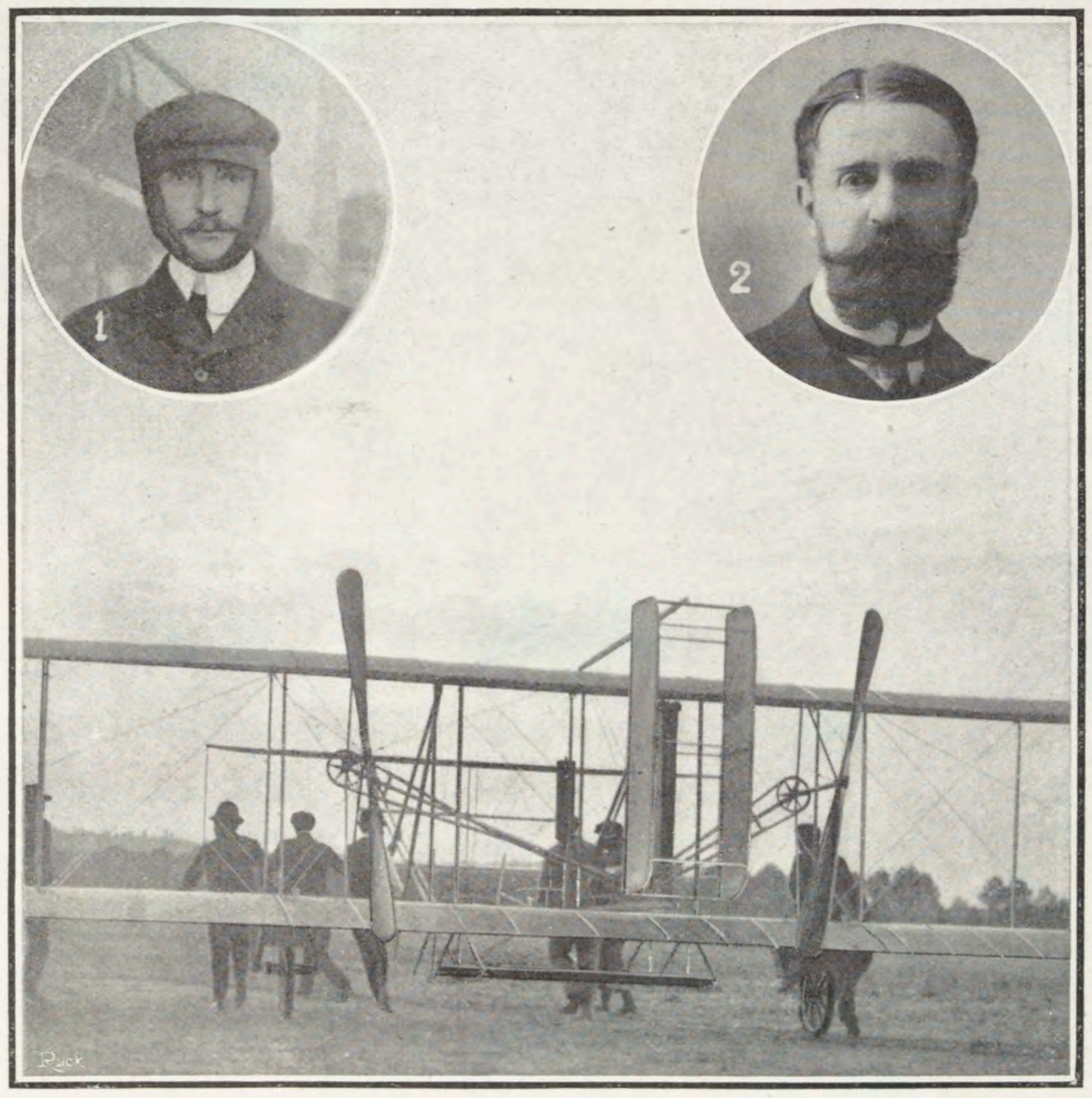
Le monoplan Antoinette est connu de tous ; c'est l'un des plus séduisants parmi les appareils connus jusqu'à ce jour. 1. Latham ; 2. Thomas ; 3. Labouchère ; 4. Wachter ; 5. De Mumm.

La première semaine d'aviation de la Champagne, qui se déroula au mois d'août dernier dans la plaine de Bétheny, marque une date dans l'histoire de l'aviation. On peut s'attendre à ce que la seconde, qui va commencer demain sur le même terrain, ne le cède en rien à la première. Le meeting de Reims a réuni une liste colossale d'engagés. On peut dire qu'à part Henri Farman, qui semble s'être retiré des hasards de la piste pour se consacrer entièrement à la fabrication, et Paulhan, qui se réserve sans doute pour les grandes randonnées au-dessus de la campagne, tout ce qui a un nom dans le monde de l'aviation figure sur la liste des engagés. Celle-ci ne comporte pas moins de 72 noms de concurrents qui piloteront 16 types d'appareils différents, dont 9 monoplans et 7 biplans.

Nous allons passer en revue, d'une façon rapide, les differents modèles d'appareils et ceux qui sont appelés à les piloter au-dessus de la plaine de Bétheny.

L'appareil Wright. A tout seigneur, tout honneur. On ne saurait nous en vouloir de commencer notre énumération par le premier appareil au monde qui se soit réellement élevé. Le type original des frères Wright est un biplan dépourvu de queue et de tout appareil fixe stabilisateur et dans lequel la stabilité latérale est assurée par la seule torsion hélicoïdale des ailes. Le pilote est assis entre les deux plans porteurs, ayant le moteur à sa droite. En avant, se trouve le gouvernail de profondeur biplan, portant entre ses deux plans deux ailerons verticaux en forme de demi-lune. En arrière, le gouvernail vertical de direction. Ce gouvernail est actionné par un levier situé à droite de l'aviateur et qui commande en même temps le gauchissement des ailes. Un second levier situé à gauche commande le gouvernail de profondeur.

Le moteur Barriquand et Mare, de 15 chevaux, actionne, au moyen de deux chaines croisées, deux hélices démultipliées tournant à 450 tours. A cet appareil, les constructeurs français ont adjoint une queue dont la surface horizontale est conjuguée avec le gouvernail de profondeur. Ils ont également adjoint aux patins deux roues, qui permettent le départ sans la manœuvre des poids et du pylone. Le comte de Lambert est le héros du premier vol au-dessus de Paris. D'une hardiesse raisonnée, il étonne par ses coups d'audace. Arrêté par un malencontreux accident, René Gasnier, un vétéran du sphérique, est un vieil aviateur, puisqu'il vola pour la première fois le 17 août 1908.



L'équipe Wright.

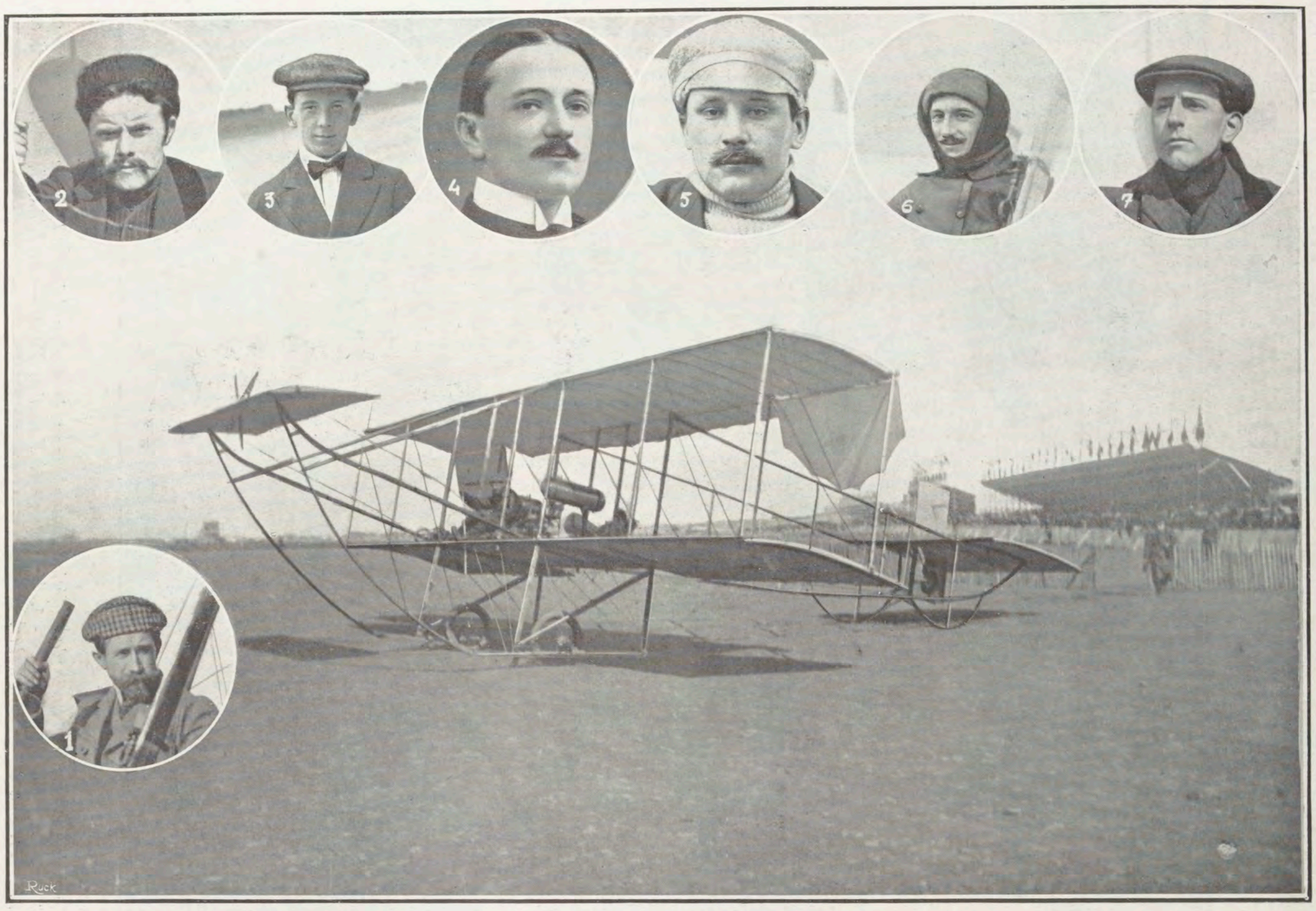
Le doyen des appareils volants, modifié par les constructeurs français, est muni maintenant d'une queue et de roues. 1. De Lambert ; 2. René Gasnier.

La Vie au Grand Air

UNE ÉQUIPE FORMIDABLE

L'ÉQUIPE DES FARMAN

Les appareils Henri Farman qui figureront au meeting de Reims ne seront pas tous du même type. Le modèle le plus récent a le plan inférieur moins long que le plan supérieur et la queue portante est monoplane ; quelques-uns des concurrents seront pourvus de cet appareil. — 1. Frey. — 2. Cheuret. — 3. Tétard. — 4. Dan. Kinet. — 5. Jullerot. — 6. Van den Born. — 7. Effimoff. — 8. Christiaens. 9. Martinet. — 10. Weymann. — 11. Chavez. — 12. Fischer.



L'équipe Sommer.

Le biplan Sommer est caractérisé par une queue à incidence variable au gré du pilote. Ses performances sont encore dans l'esprit de tous. 1. Roger Sommer, constructeur et pilote. — 2. Verstraeten. — 3. Lindpaintner. — 4. Daillens. — 5. Crochon. — 6. Legagneux. — 7. Bouvier.

Le biplan Sommer. Le biplan Roger Sommer est un appareil à deux plans sustentateurs, muni d'une queue stabilisatrice et dépourvu de cloison verticale. Le pilote est assis entre les deux plans, en avant du moteur. La surface des plans est de 31 mètres carrés et leur envergure de 10 mètres. Ils sont rigides et recouverts sur chaque face de toile caoutchoutée.

La stabilité latérale est assurée au moyen de deux ailerons rigides, de forme à peu près demi-circulaires et placés en arrière du plan supérieur. Ils sont mis en action en portant à droite ou à gauche le levier qui sert en même temps à la manœuvre du gouvernail de profondeur et qui est situé entre les jambes du pilote, à portée, par conséquent, de sa main gauche comme de sa main droite.

Cet équilibreur, placé à 2 m. 50 des plans sustentateurs et qui a une largeur de 1 m. 05 assure la stabilité longitudinale. Elle est également assurée par les manœuvres de la queue arrière, dont l'incidence peut être variée en cours de route suivant la volonté du pilote. Un volant irréversible, à portée de la main gauche de l'aviateur, agit sur cette queue portante, qui a une surface de 5 mètres carrés.

Le chassis d'atterrissage comporte un ensemble de deux roues et de deux patins. Les roues pneumatiques sont disposées à l'avant et reliées aux patins par deux bagues élastiques. Elles sont réunies entre elles par un tube d'acier formant essieu. Les patins, flexibles, au lieu de s'arrêter à hauteur du plan se recourbent pour aller se relier aux poutres qui supportent l'équilibreur. Le tout forme ainsi un ensemble à la fois souple et rigide, qui évite tout accident à l'atterrissage. A l'arrière également, deux patins flexibles semi-circulaires soutiennent la queue.

Le gouvernail de direction est placé sur la queue même. La commande se fait au pied. Comme on le voit, toutes les commandes sont instinctives et les réflexes absolument naturels. A ce point de vue, le biplan Sommer est un modèle de simplicité.

Les caractéristiques du biplan Sommer sont les suivantes :

Surface portante. . . .	36 mètres carrés
Envergure	10 —
Longueur totale. . . .	12 —
Poids en ordre de marche .	330 kilos

Les biplans Sommer sont munis du moteur Gnôme 50 chevaux, 7 cylindres rotatifs et de l'hélice intégrale de 2 m. 50 de diamètre et de 1 m. 30 de pas.

Quoique le biplan Sommer actuel soit déjà un des appareils les plus rapides, nous verrons au meeting de Reims un appareil de course, dans lequel le plan inférieur sera réduit et qui gagnera encore de vitesse sur les modèles précédents.

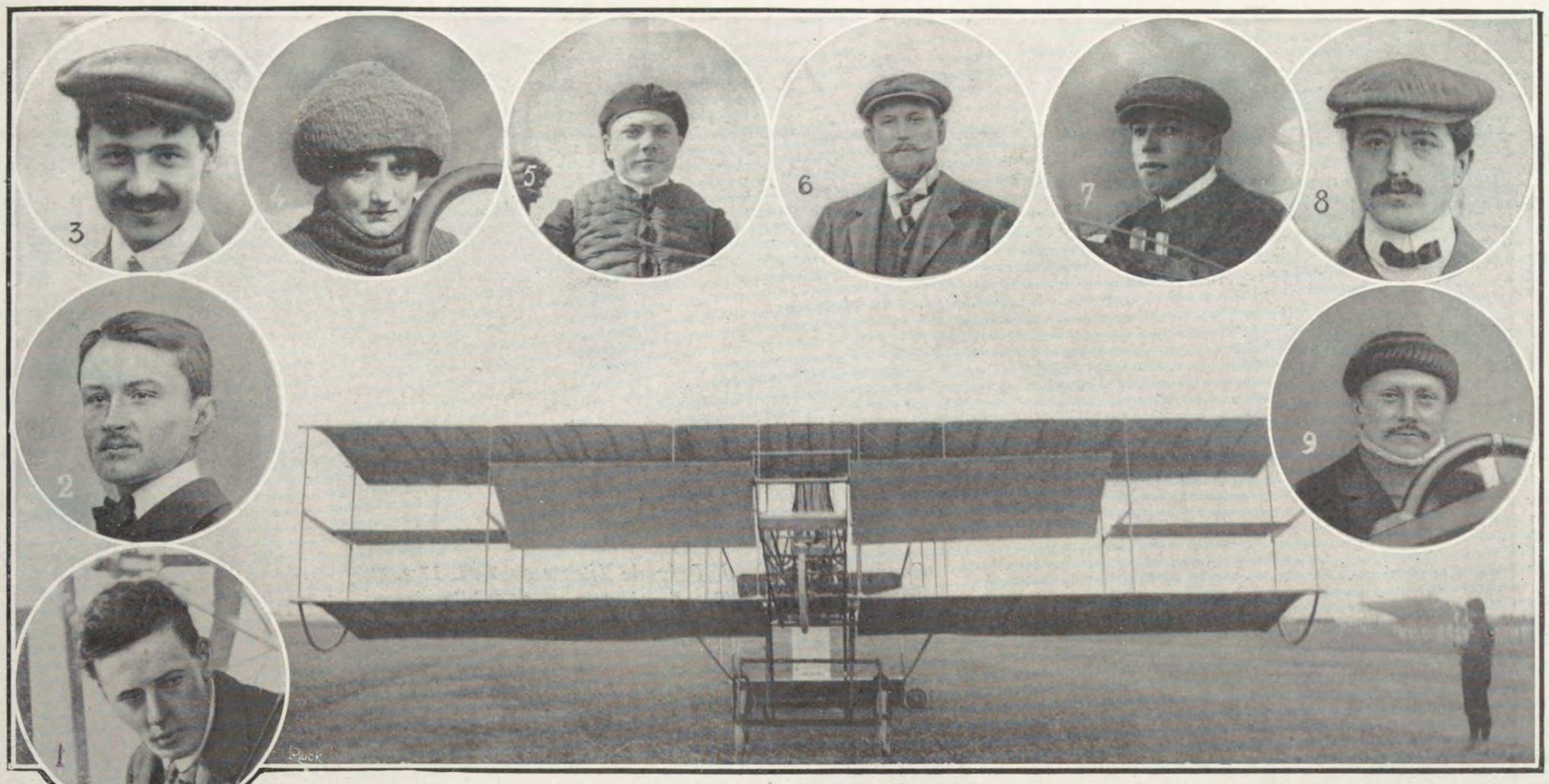
Enfin, le biplan Sommer présente une particularité spéciale qu'il ne partage avec aucun autre : c'est la facilité du démontage. Le biplan Sommer est en effet repliable : le stabilisateur avant, d'une part, les longerons arrière, avec la queue, d'autre part, peuvent être rabattus le long des plans porteurs.

Il suffit de démonter l'équilibreur et la queue arrière. Les barres qui supportent le premier, articulées autour des montants verticaux se rabattent à l'avant de la cellule centrale et le long de celle-ci. Les longerons arrière étant rabattus de même façon, l'ensemble se réduit à la largeur des plans principaux. On peut alors placer le tout sur un seul camion pour le transport. Le démontage et le remontage se demandent pas plus d'une heure : on évite ainsi les frais considérables de caisses, de poids mort transporté et de réglage après chaque démontage. C'est une solution élégante et simple à la fois, mais à laquelle il fallait penser.

L'équipe Sommer au meeting de Reims se présente comme formidable. En tête Roger Sommer lui-même, car il est constructeur et en même temps un excellent pilote. Conducteur émérite, prudent quand il n'est pas nécessaire de ne pas l'être, audacieux quand il le faut, mais d'une audace qui ne laisse rien au hasard, il a à son actif de magnifiques performances, telles que son voyage de Charleville à Verdun et retour. On n'a pas oublié qu'il fut, l'an dernier, recordman de la durée.

Il sera certainement un des concurrents les plus redoutables du meeting. Legagneux, que beaucoup prennent pour un débutant, est au contraire un des vétérans de l'aviation. Il pilota avec succès l'*Antoinette III* et monta un triplan à Vienne au début de 1909. Il alla voler ensuite à Copenhague, à Stockholm, à Bruxelles ; il pilota également le biplan de de Rue. Depuis qu'il monte un Sommer, Legagneux est passé brusquement au rang des pilotes les plus fameux. Sa performance de Lyon, où jusqu'à l'avant-dernier jour il tint la tête du classement, ses audacieuses promenades autour de la cathédrale d'Angers, sa course Angers-Saumur, où il se classa second, le désignent pour les courses de longue distance comme pour les raids aventureux.

Bouvier est un jeune qui s'est mis avec une rapidité étonnante à la conduite de l'aéroplane. Il vient de faire une tournée superbe en Russie. Verstraeten, le professeur de l'école Sommer, a fait ses débuts à Rouen où, très bien parti au début, il a été desservi vers la fin par la malechance. C'est un homme d'une endurance remarquable. Lindpaintner, un gentleman allemand, a fait de très beaux vols à Mourmelon. Crochon et Daillens compléteront fort bien cette formidable équipe, et l'on peut s'attendre à des matches émotionnants avec celles que nous allons examiner et qui ne désirent pas moins la victoire.



L'équipe Voisin.

Les appareils qui figureront au meeting seront de différents types. — 1. Moore Brabazon. — 2. Bunau-Varilla. — 3. Dufour. — 4. Baronne de La Roche. — 5. Effimoff. — 6. Métrot. — 7. Brégi. — 8. Colliex. — 9. De Ridder.

L'appareil Antoinette Le fuselage du monoplan Antoinette affecte la forme d'une véritable coque de bateau à section triangulaire dont la largeur diminue depuis le premier quart avant jusqu'aux deux extrémités.

Les ailes, en toile caoutchoutée, ont leur épaisseur maximum au centre et presque nulle sur les bords. Des deux poutrelles qui soutiennent les nervures, l'une, la poutrelle antérieure, est mobile autour d'un axe passant par son milieu. L'oscillation de cette poutrelle, commandée par un volant placé sous la main gauche du pilote, produit ce qu'on appelle le gauchissement de l'aile, qui assure la stabilité latérale. A l'extrémité du fuselage se trouve un empennage crucial dont les surfaces sont prolongées, l'une par le gouvernail de profondeur, commandé par un volant placé sous la main droite du pilote et l'autre par le gouvernail de direction, actionnée par une barre à pied.

Le châssis d'atterrissage est composé de deux roues parallèles dont l'axe commun porte en son milieu un amortisseur pneumatique. Un patin en frêne flexible sert d'amortisseur, lorsque, l'appareil roulant, la queue vient à se lever.

La surface portante est de 35 mètres carrés; l'envergure de 15 mètres, la longueur totale de 12 mètres. Le poids en ordre de marche, de 520 kilos.

Les appareils Antoinette sont tous, en principe, munis du moteur Antoinette à 8 cylindres en V, de 110×115, donnant 50 chevaux. Cependant, quelques appareils ont été montés avec des moteurs verticaux et on en verra au meeting de Reims.

L'hélice, en prise directe avec le moteur, est métallique. Le moyeu et les nervures des pales sont en acier forgé et les pales en tôle d'aluminium.

Le premier pilote de l'équipe Antoinette est toujours Latham. Le héros des deux tentatives des traversées de la Manche, du vol dans la tempête à Blackpool, des mille mètres d'altitude, est le plus populaire de nos pilotes. Sa gloire éclipse un peu celle de ses compagnons. Néanmoins Wachter et Labouchère, les deux professeurs de Mourmelon et de Mumm, qui a fait ses débuts à Angers, Thomas, l'ancien motocycliste, feront bonne figure auprès de leur devancier.

Le biplan H. Farman Nous voici en présence d'un appareil dont le constructeur fut un des premiers hommes volants et est resté l'un des meilleurs pilotes. Celui avec lequel furent accomplis presque toutes les performances avait deux plans égaux de 10 m. 40 d'envergure avec 25 mètres carrés de surface. Tout récemment Farman a réduit la longueur de son plan inférieur, ce qui a augmenté de beaucoup la vitesse de l'appareil. En même temps, la queue a été allongée pour rétablir la stabilité. Un point important est la grande distance qui sépare les deux plans: elle atteint 2 m. 50 afin de laisser à l'air le libre passage entre les deux ailes.

La stabilité latérale est acquise par deux paires d'ailerons situées aux extrémités de chacun des deux plans. L'action de ces ailerons est conjuguée. Elle s'obtient en portant à droite ou à gauche le levier placé sous la main droite du pilote; ce levier actionne l'équilibreur situé en avant, mais en même temps un aileron placé dans le prolongement de la surface supérieure de la queue et dont l'action s'ajoute à celle de l'équilibreur. Le gouvernail de direction, actionné au moyen des pieds, est constitué par une surface verticale placée entre les deux surfaces horizontales de la queue. Quelquefois cette surface est double. Il va de soi que dans le nouvel appareil à surface inférieure réduite, il n'y a plus que deux ailerons au lieu de quatre. De même les tout derniers appareils sortis des ateliers de Bouy ont une queue monoplane. C'est que Farman est un travailleur qui est sans cesse à la recherche des perfectionnements,

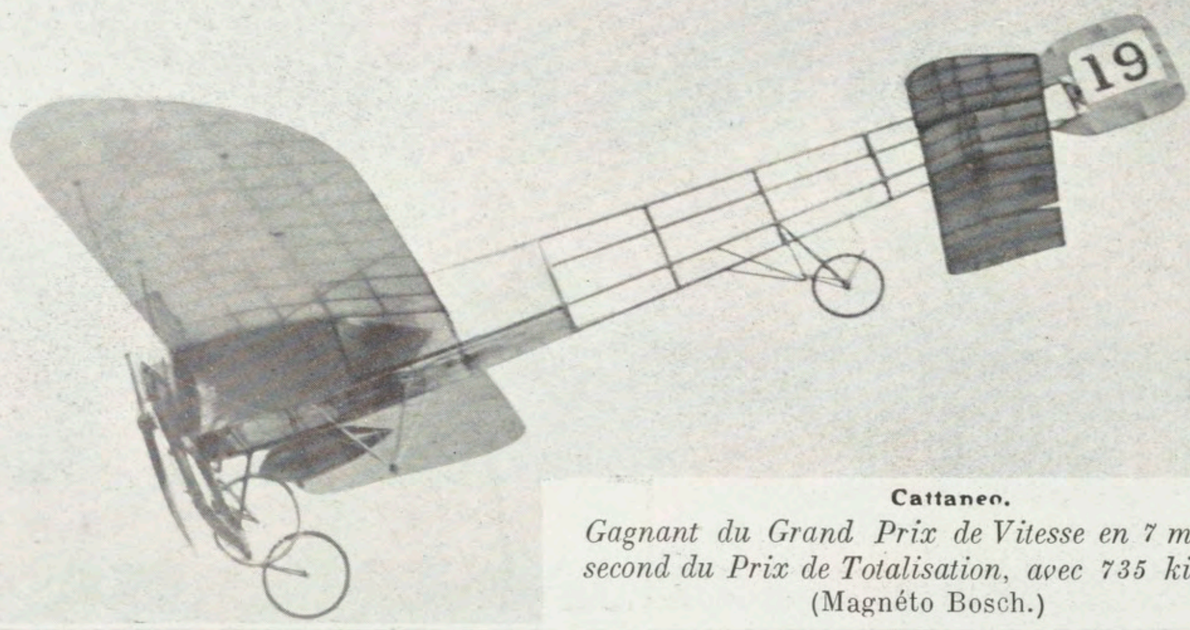
L'appareil repose sur un dispositif d'atterrissage constitué par deux trains de roues pneumatiques dont chacun est relié d'une façon élastique à un patin fortement relevé à l'avant. La grande distance qui sépare les deux trains de roues assure la stabilité pendant le roulement. A l'arrière, une béquille élastique est articulée autour de la première traverse de la queue.

L'équipe Farman compte 12 concurrents, parmi lesquels

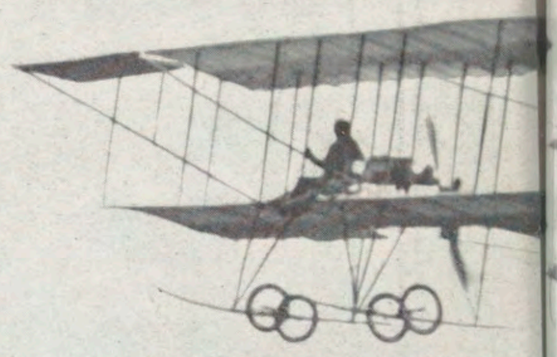
L'équipe Bréguet.

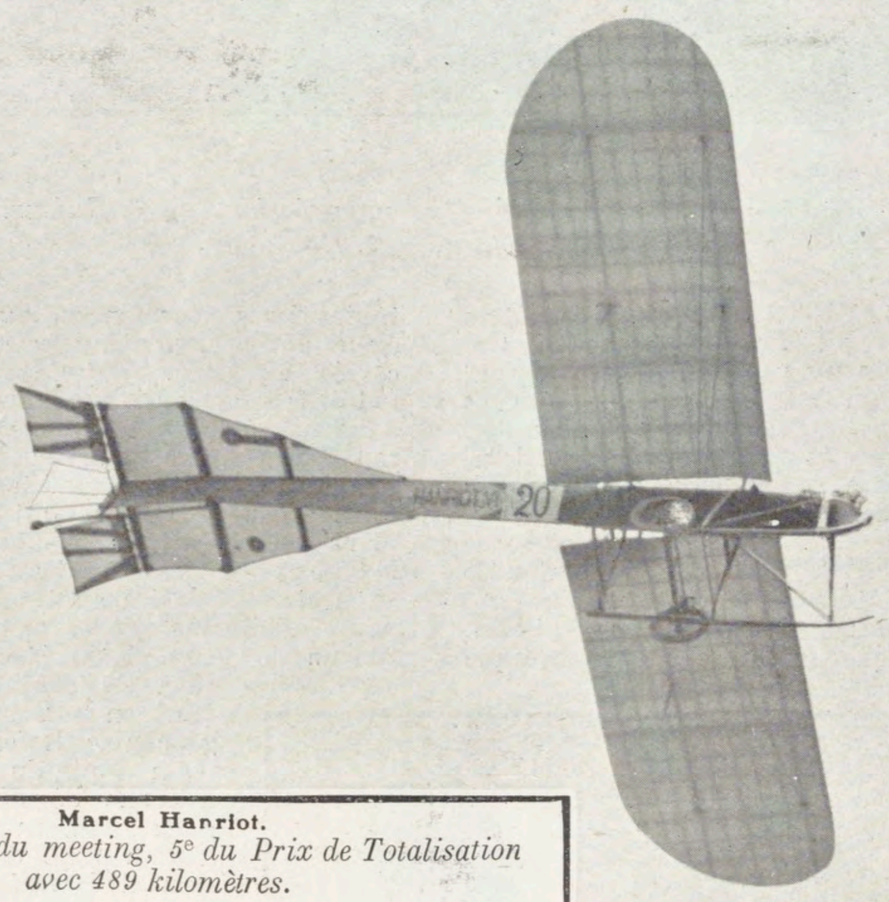
Le biplan Bréguet affecte la forme d'un double monoplan. Il en est à ses débuts. — 1. Hesne. — 2. Bathiat.

LA GRANDE SEMAINE

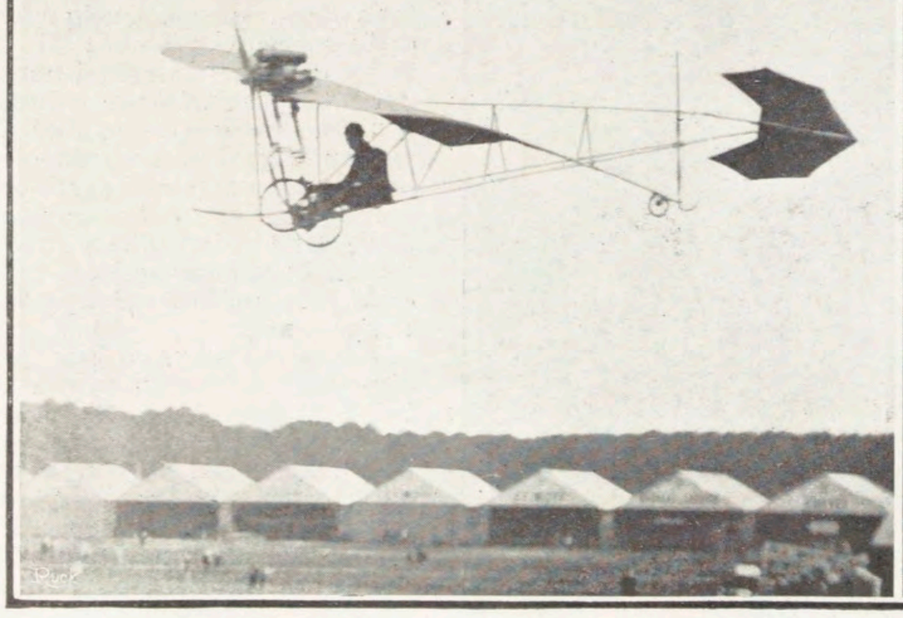


Cattaneo.
Gagnant du Grand Prix de Vitesse en 7 m. 17 s. et second du Prix de Totalisation, avec 735 kilomètres.
(Magnéto Bosch.)





Marcel Hanriot.
Le Benjamin du meeting, 5e du Prix de Totalisation avec 489 kilomètres.

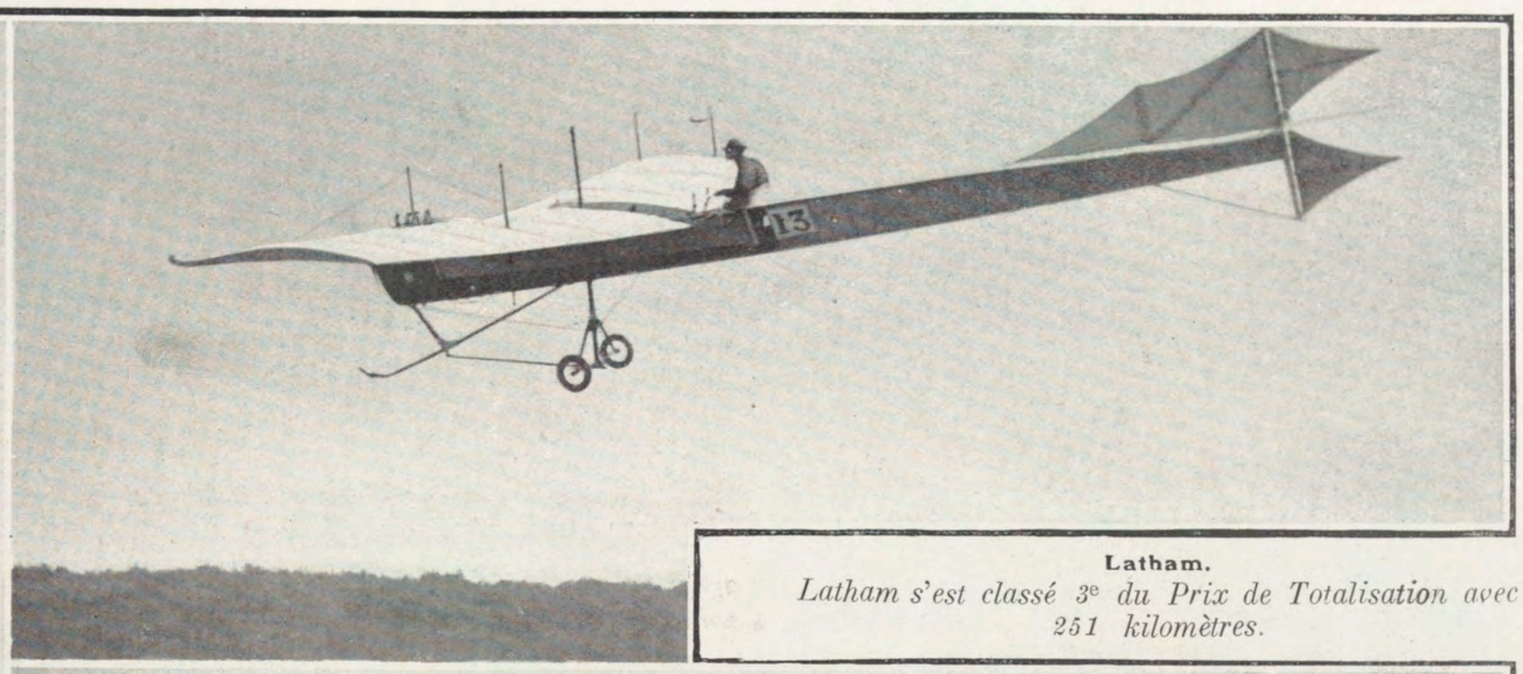


Audemars
Le pilote de la Demoiselle se classe 6e avec 261 kilomètres et 2e du tour de piste en 2 m. 26 s. 1/5. Son frêle appareil a remporté un réel succès auprès du public.

Le capitaine Dickson, le grand trion
La Semaine de Rouen, quoique peu favorisée par le temps, — il plut pour ainsi dire tous l homérique avec Cattaneo, il emporte le Prix de la Totalisation des distances avec 747 k
(Détails techniques : Biplan H. Far

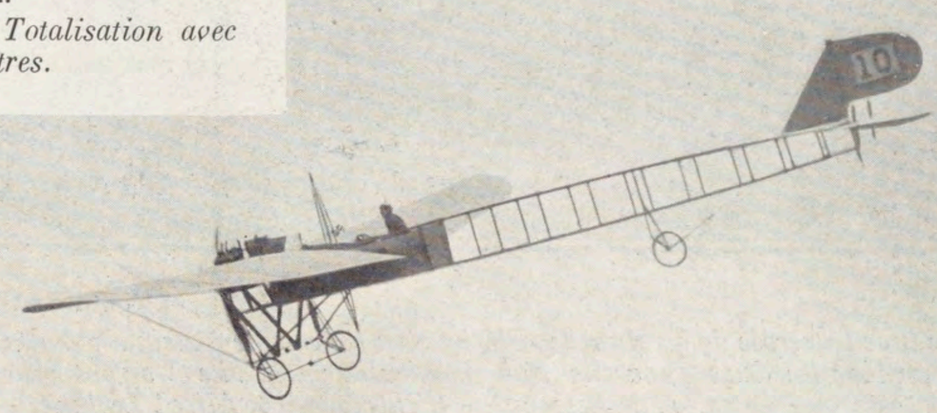
Photographies de notre envoyé spécial·

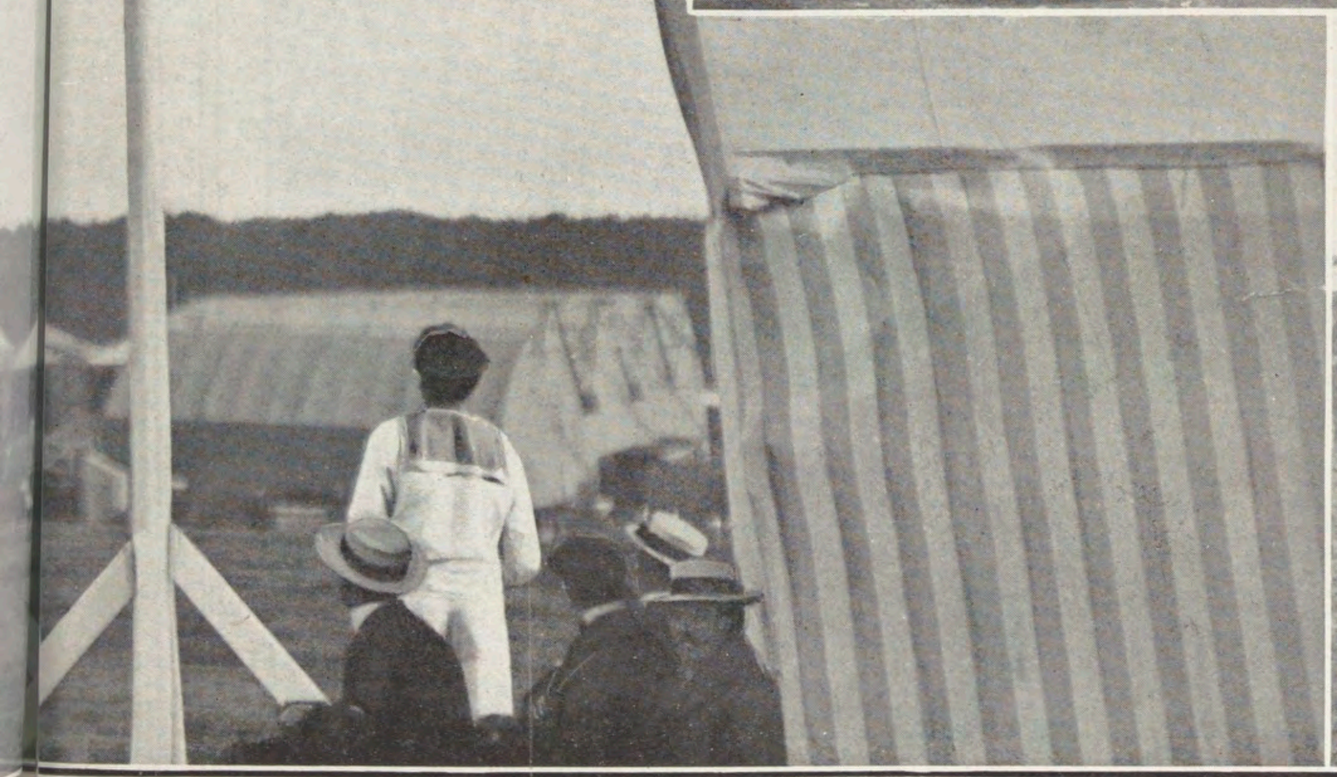
L'AVIATION DE ROUEN



Latham.
Latham s'est classé 3e du Prix de Totalisation avec 251 kilomètres.

Dubonnet.
Classé 4e du Prix de Totalisation avec 507 kilomètres.

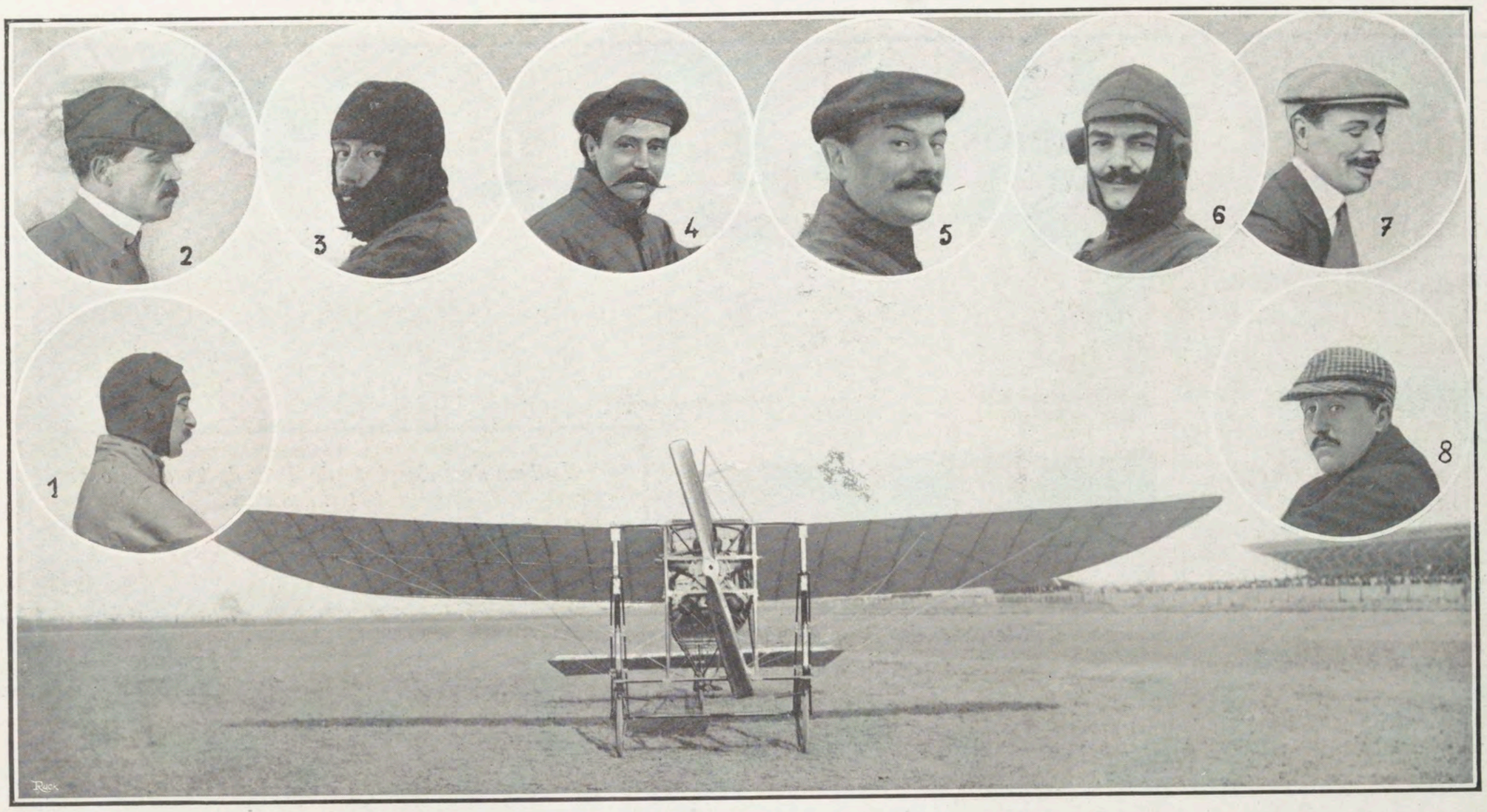




…er de la Semaine de Rouen.
…is — a été un vrai succès mondain et sportif. Dickson est le grand vainqueur. Après une lutte …res et celui de la plus grande distance sans escale avec 141 kilomètres en 2 h. 27 m. 44 s.
…oteur Gnôme, magnéto Bosch.)

Effimoff et ses passagers.
Le pilote russe emmena avec lui M. Edwardson et Mlle d'Albret aussi facilement qu'il les emporte sur cette photographie, pour se rendre compte approximativement de leur poids.

LES MONOPLANS



L'équipe Blériot.

Outre le type traversée de la Manche, Blériot sera représenté à Reims par des types XI bis et XI 2 bis, le dernier, à plusieurs voyageurs et destiné à l'armée; les deux appareils sont particulièrement vite et seront redoutables dans les épreuves de vitesse. — 1. Aubrun. — 2. Mamet. 3. J. de Lesseps. — 4. Blériot. — 5. Alfred Leblanc. — 6. Cattaneo. — 7. Olieslagers. — 8. Morane.

L'équipe Nieuport.

Ce sont de jeunes pilotes qui conduiront, pour ses débuts, le monoplan Nieuport, ce curieux petit appareil qui atteint des vitesses extraordinaires. — 1. Noguès. — 2. Nieuport. — 3. Niel.

Le monoplan Werner

Cet appareil, qui fit ses débuts à Budapesth, est conçu d'une façon tout à fait nouvelle. Il comporte un embrayage et une mise en marche. Il sera conduit, comme en Hongrie, par de Pischoff.

Le biplan Goupy.

L'appareil Goupy est également de construction récente et n'a pas encore de performance à son actif. Il sera monté par Ladougne.

Le monoplan Tellier.

L'appareil qui gagna pour ses débuts le Prix de la Nature et qui fit la traversée de Paris sera monté par Dubonnet.

quelques-uns sont au tout premier rang comme Van den Born, Chavez, Effimoff, Martinet, Christiaens; d'autres ont déjà fait leurs preuves comme Frey, Cheuret, Kinet; les autres Tétard, Jullerot, Weymann, Fischer sont d'excellents conducteurs, avec lesquels il faudra compter.

Le biplan Voisin. L'appareil classique du type Voisin est le biplan cellulaire système Hargrave. Quatre plans verticaux de dérive partagent le système sustentateur en trois cellules dont celle du milieu est beaucoup plus large que les deux autres. Elle contient le moteur. Le pilote est assis en avant du plan inférieur. La cellule arrière contient le gouvernail de direction. La stabilité transversale est automatique. Un seul volant commande par un mouvement de rotation le gouvernail de direction et par un mouvement d'avant en arrière le gouvernail de profondeur monoplan situé en avant. Un châssis amortisseur à ressorts supporte l'appareil, qui porte également deux roues sous la cellule arrière et une sous l'équilibreur.

Ce n'est que tout récemment que des modifications ont été apportées au type primitif. On peut donc penser que nous aurons à Reims des anciens appareils à côté des nouveaux. Dans ces derniers, les cloisons verticales ont été supprimées et la stabilisation est assurée soit au moyen d'ailerons biplans situés entre les deux surfaces, soit au moyen d'ailerons monoplans placés dans le prolongement des plans. Dans quelques-uns la queue arrière est monoplane.

Bunau-Varilla est un vieux champion du Voisin, qu'il mena fort bien l'an dernier à Reims. Métrot fit des prouesses au meeting de Nice; Moore-Brabazon, Bregi, Dufour, de Ridder, sont déjà connus. Colliex est l'ingénieur de la maison; Effimoff préfèrera sans doute son Farman; la baronne de La Roche est la seule femme du meeting.

Le biplan Bréguet. C'est, à proprement parler, un double monoplan, les deux surfaces portantes n'étant reliées que par deux tubes d'acier verticaux, ce qui diminue singulièrement la résistance à l'avancement. Les nervures sont en tôle d'aluminium embouti en forme d'U et accouplées sur un tube d'acier, en sorte que les ailes sont souples et élastiques. Les ailes supérieures se gauchissent automatiquement, prenant des inclinaisons différentielles sous l'influence du vent ou du virage. Deux ailerons latéraux commandés concourent à assurer la stabilité de route.

La stabilité longitudinale est assurée par la flexion commandée des deux surfaces portantes arrières.

Toutes les commandes, équilibreurs, ailerons, direction, sont obtenus par un volant unique, monté sur un levier articulé à la cardan. Le fuselage est entièrement en tubes d'acier entretoisés. Le moteur est à l'avant et les sièges du pilote et des passagers au centre. Le fuselage est supporté par un châssis à roues muni de la suspension oléo-pneumatique Bréguet.

Le moteur est un Renault de 55 chx à ailettes. L'hélice, à trois pales souples d'aluminium accouplées sur les bras d'acier par une rotule élastique, est monté sur le prolongement de l'arbre à cames et ainsi démultipliée. La mise en route s'effectue de l'intérieur du fuselage avec une manivelle.

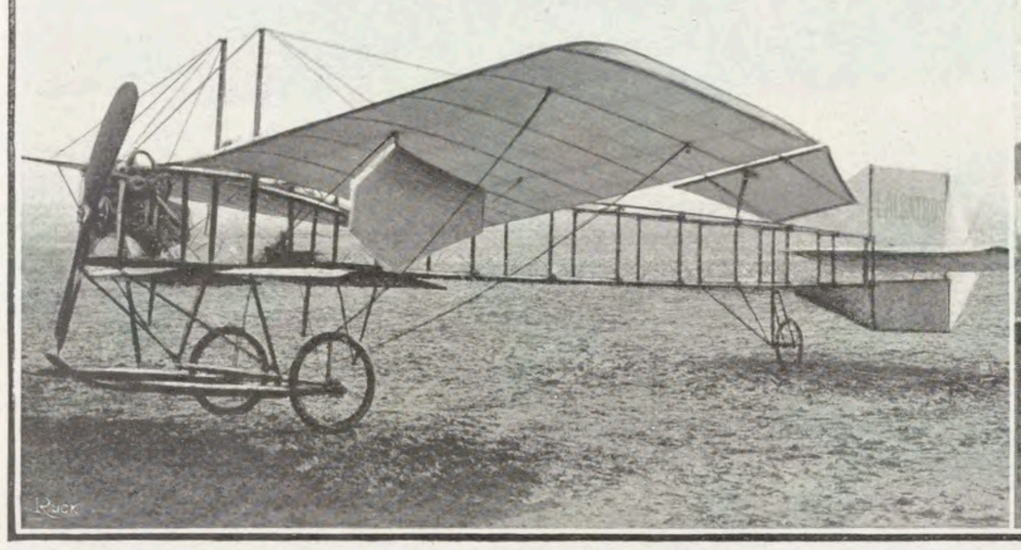
Le Bréguet sera monté par Bathiat, l'ancien motocycliste qui a une revanche à prendre de Rouen et par Hesne.

Le monoplan Hanriot.

Très séduisant comme lignes, le Hanriot, qui fit ses débuts publics en France à Rouen, a trois conducteurs : 1. Wagner ; 2. Marcel Hanriot ; 3. Delestang.

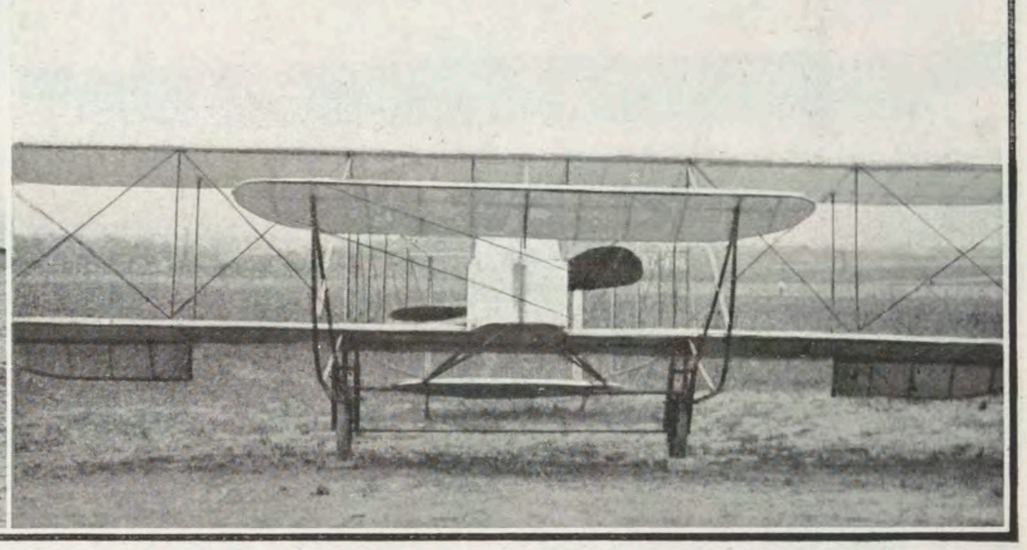
Le Blériot. A côté de son type XI très connu sous le nom de type « traversée de la Manche » et dont il n'est pas besoin de rappeler ici les caractéristiques, Blériot aura demain à Reims deux autres types: le *XI bis* et le *XI 2 bis*.

Le XI *bis*, au premier abord, semble peu différer de son frère aîné, mais une chose frappe



Le monoplan Albatros.

Wiencziers, qui fit au-dessus de Strasbourg le beau vol que nous avons raconté, pilotera à Reims le monoplan Albatros.



Le biplan Maurice Farman.

L'appareil que son constructeur mena de Buc à Chartres et de Chartres à Orléans fera ses débuts en meeting, monté par Jacques Balsan.

cependant : il est plus court encore que lui. Cette réduction est compensée par un empennage horizontal qui n'existait pas dans le type 1909. Le fuselage est en outre complètement entoilé, comme dans l'Antoinette, ce qui ne peut manquer d'accroître la vitesse de l'appareil. Le gouvernail de direction est modifié; quant au gouvernail de profondeur, il est constitué par deux ailerons formant prolongement de l'empennage. La stabilisation latérale continue à être assurée par le gauchissement. Toutes les commandes s'effectuent d'une façon quasi instinctive au moyen du volant relié à la cloche, sur laquelle viennent se fixer tous les fils de commande.

Le XI *2 bis* est caractérisé par une longueur de fuselage et une surface portante plus grande. Muni d un moteur Gnôme, il est destiné à plusieurs passagers. C'est le modèle de l'armée.

Blériot est engagé, mais il est peu probable qu'il vole lui-même. Il se contentera de voir voler ses élèves: Alfred Leblanc, Cattaneo et Morane, deux héros de Rouen ; Olieslagers, dont l'audace stupéfia les Niçois; de Lesseps, son digne suiveur de Calais-Douvres, Aubrun et Mamet.

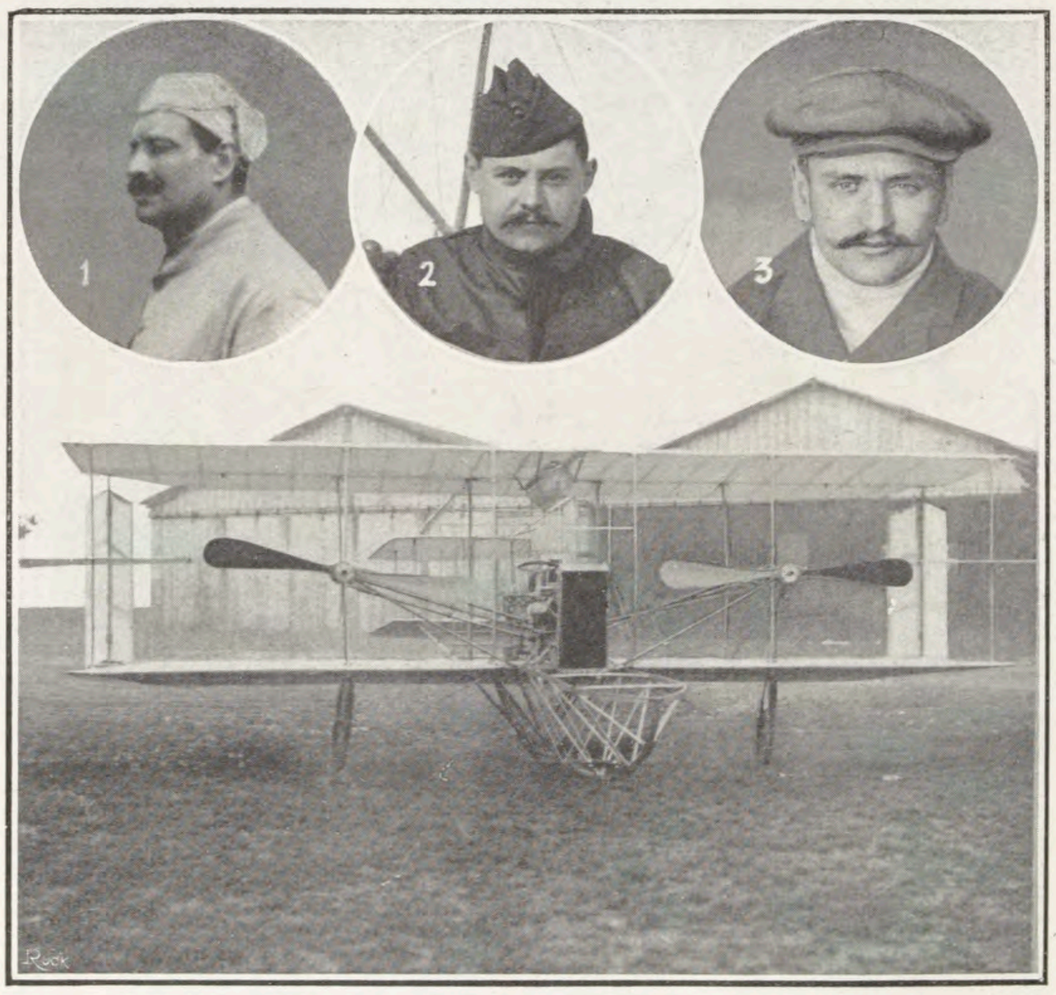
Le monoplan Nieuport. Ce sera une des curiosités du meeting que ce minuscule monoplan qui, avec un moteur de 20 chevaux, bat à la course les plus rapides appareils connus. Nous en avons déjà donné dans le précédent numéro une des ription complète et nous n'y reviendrons pas aujourd'hui.

Contentons-nous de dire qu'il sera piloté par son constructeur Nieuport, l'ancien champion cycliste, par Noguès et Niel.

Le monoplan Tellier. L'appareil avec lequel Dubonnet conquit le Prix de la Nature et traversa Paris dans toute sa largeur est un monoplan qui comporte 24 mètres carrés de surface portante. Le fuselage, rectangulaire, est entoilé sur trois faces dans sa partie avant. Un empennage arrière, composé d'une dérive verticale triangulaire et d'un plan horizontal trapézoïdal fixe, assure la stabilité de route.

Les deux gouvernails sont placés dans le prolongement des empennages. Toutes les commandes sont assurées par un seul volant qui commande le gauchissement et les deux gouvernails. Le châssis porteur est à deux roues à l'avant avec suspension élastique.

Cet appareil possède une qualité sustentatrice remarquable ; malheureusement, avec son moteur actuel, sa vitesse n'est pas suffisante pour lui permettre de figurer au premier rang dans les compétitions. Il sera piloté par Dubonnet.



Le biplan Savary.

Cet appareil, à deux hélices démultipliées et mues par deux chaînes croisées, ménage, paraît-il, des surprises. 1. Bruneau de Laborie; 2. Lieutenant Camerman; 3. Frey.

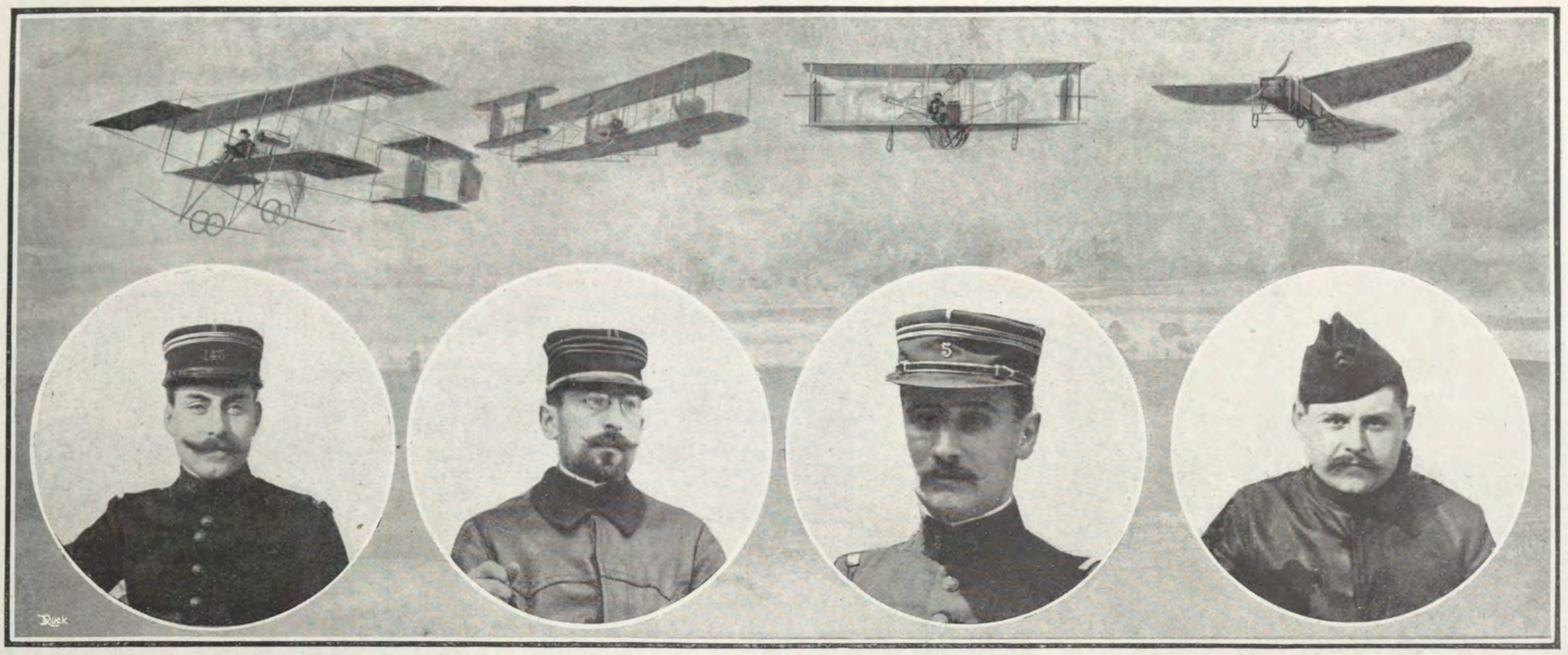
Le monoplan Hanriot. L'appareil Hanriot offre de grandes ressemblances avec l'Antoinette. Il en a le fuselage en coque de canot, les ailes disposées en dièdre largement ouvert par le haut. L'empennage vertical est moins développé. Le gouvernail de direction est actionné par une barre franche. Un levier oscillant d'avant en arrière commande le gouvernail de profondeur et un autre oscillant de droite à gauche le gauchissement.

Le châssis d'atterrissage comprend deux roues reliées à deux patins relevés en avant et une béquille articulée à l'arrière. Wagner, l'ex-maître du volant, Marcel Hanriot, le benjamin des pilotes et Delestang monteront le Hanriot.

Le biplan Maurice Farman. Si l'excellent conducteur qu'est Maurice Farman est célèbre pour ses raids au-dessus de la campagne, ses appareils sont peu connus du public. Celui que conduit Jacques Balsan sera le premier qui paraîtra dans un meeting. Cet appareil comprend deux plans de dérive verticaux et deux ailerons placés au plan inférieur. Ce biplan comporte une cellule stabilisatrice à incidence constante, constituée par deux panneaux analogues à ceux des surfaces portantes principales. Le gouvernail de direction est double ; il est constitué par deux plans articulés autour des montants postérieurs de la cellule stabilisatrice. Ils sont solidaires.

Le gouvernail de profondeur, monoplan, est constitué par un panneau à coins arrondis comme toutes les surfaces. Les commandes sont assurées à l'aide d'un volant.

Le châssis d'atterrissage est formé par deux roues pneumatiques reliées à deux patins de sécurité dont les semelles se recourbent vers l'avant pour rejoindre les supports de l'équilibreur. Le moteur Renault à refroidissement par air porte l'hélice fixée sur l'arbre à cames, ce qui la démultiplie dans le rapport de 1 à 2.



L'équipe militaire.

Le lieutenant Féquant, recordman de Mourmelon-Vincennes montera un H. Farman. — *Le capitaine Etévé, qui posséde les brevets de sphérique, dirigeable. aéroplane, pilotera un Wright modifié.* — *Le lieutenant Acquaviva, élève de l'école de Pau sera au volant d'un Blériot.* — *Le lieutenant Camerman, qui fut professeur au camp de Châlons conduira un Savary.*

Le monoplan Werner. Construit par Werner et Pfeiderer de Vienne, sur les plans de M. de Pischoff, qui va le piloter, ce monoplan est entièrement nouveau. Le fuselage, long de 9 m. 77, sert de point d'appui aux ailes, sous lesquels prennent place le moteur et les passagers. Le système propulseur est absolument compris comme dans une voiture. Le moteur est à l'avant, derrière son radiateur. Il est mis en marche par une manivelle. Un embrayage à cône le relie à un arbre horizontal qui transmet par une chaîne le mouvement à l'hélice placée derrière le pilote et, à l'intérieur du fuselage. A l'extrémité du fuselage, on trouve le gouvernail de profondeur au-dessus duquel sont les deux gouvernails verticaux de direction. Il a déjà volé à Vienne et à Budapest.

Le biplan Goupy. La caractéristique de cet appareil est que le plan supérieur est nettement en avant du plan inférieur, reliés qu'ils sont par des montants fortement inclinés. Il comporte en outre six ailerons, dont deux à la cellule arrière, articulés aux extrémités de la surface inférieure et quatre aux extrémités de chacun des plans principaux. Les mouvements peuvent en être combinés de diverses manières et la commande de tous les mouvements est assurée par un volant fixé sur un levier articulé à la cardan, laissant les pieds libres.

Les autres. Les trois autres appareils qui complètent la liste sont moins connus. On dit beaucoup de bien du biplan Savary, à deux hélices mues par chaînes croisées comme dans le Wright. Il aura d'excellents pilotes : Le lieutenant Camerman, Bruneau de Laborie et André Frey. C'est également un excellent pilote que Wiencziers, qui conduira l'Albatros. On se souvient de son vol superbe au-dessus de Strasbourg, dont nous avons publié de magnifiques photographies. Enfin le biplan Sanchez Besa, qui a une cellule avant de Farman et une queue de Voisin, sera piloté par Peguet et Bielovucic.

On n'attend pas de moi un pronostic même hésitant au milieu d'une telle armée de concurrenrs. Ce qu'on peut affirmer c'est qu'il y aura du bon sport.

En terminant je tiens à remercier mes confrères de l'*Aéro* qui ont bien voulu mettre à ma disposition les renseignements qu'ils possèdent sur certains appareils peu connus.

Les prix. Le total des allocations en espèces s'élève à 289.000 francs répartis, sur quinze épreuves.

Le Grand Prix de Champagne 50.000 francs, prix unique attribué au constructeur dont les appareils auront couvert la plus grande distance.

Le Prix de la plus grande distance en un vol, 30.000 francs, pour la plus grande distance sans escale

Le Prix de la totalisation des distances, 30.000 francs.

La Coupe Gordon-Bennett (éliminatoire française sur 100 kilom.), 10.000 francs.

Le Prix de la hauteur, 15.000 francs.

Le *Prix des Officiers* (sur 50 kilomètres), 5.000 francs.

Le *Prix des Dames* (sur 10 kilomètres), 5.000 francs.

Le *Prix des Passagers*, 5.000 francs.

Le *Prix de Vitesse* (sur 10 kilomètres), 5.000 francs.

Les *Prix quotidiens de distance, hauteur et vitesse*, 28.800 francs.

Le *Prix quotidien de la Totalisation des distances*, 16.000 francs.

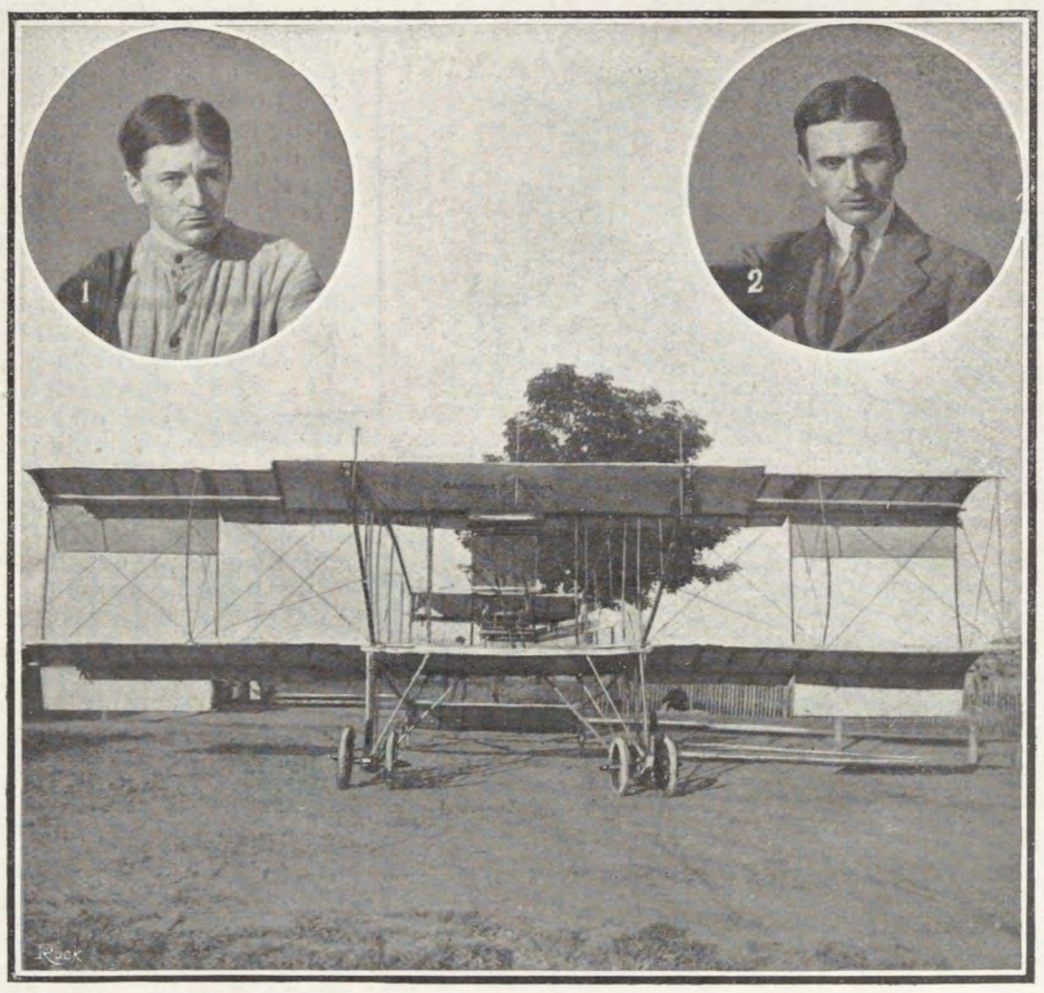
Le *Prix de la Totalisation des hauteurs*, 5.000 francs.

Le *Prix des Dirigeables*, 10.000 francs.

Le *Prix des Cerfs-volants montés*, 10.000 francs.

Le *Prix Michel Ephrussi* (course en ligne hors de l'aérodrome), 10.000 francs.

En outre les *Prix du Daily Mail*, 25.000 fr., et la *Coupe Michelin*, 20 000 francs, se disputeront au cours du meeting.



Le biplan Sanchez-Besa.

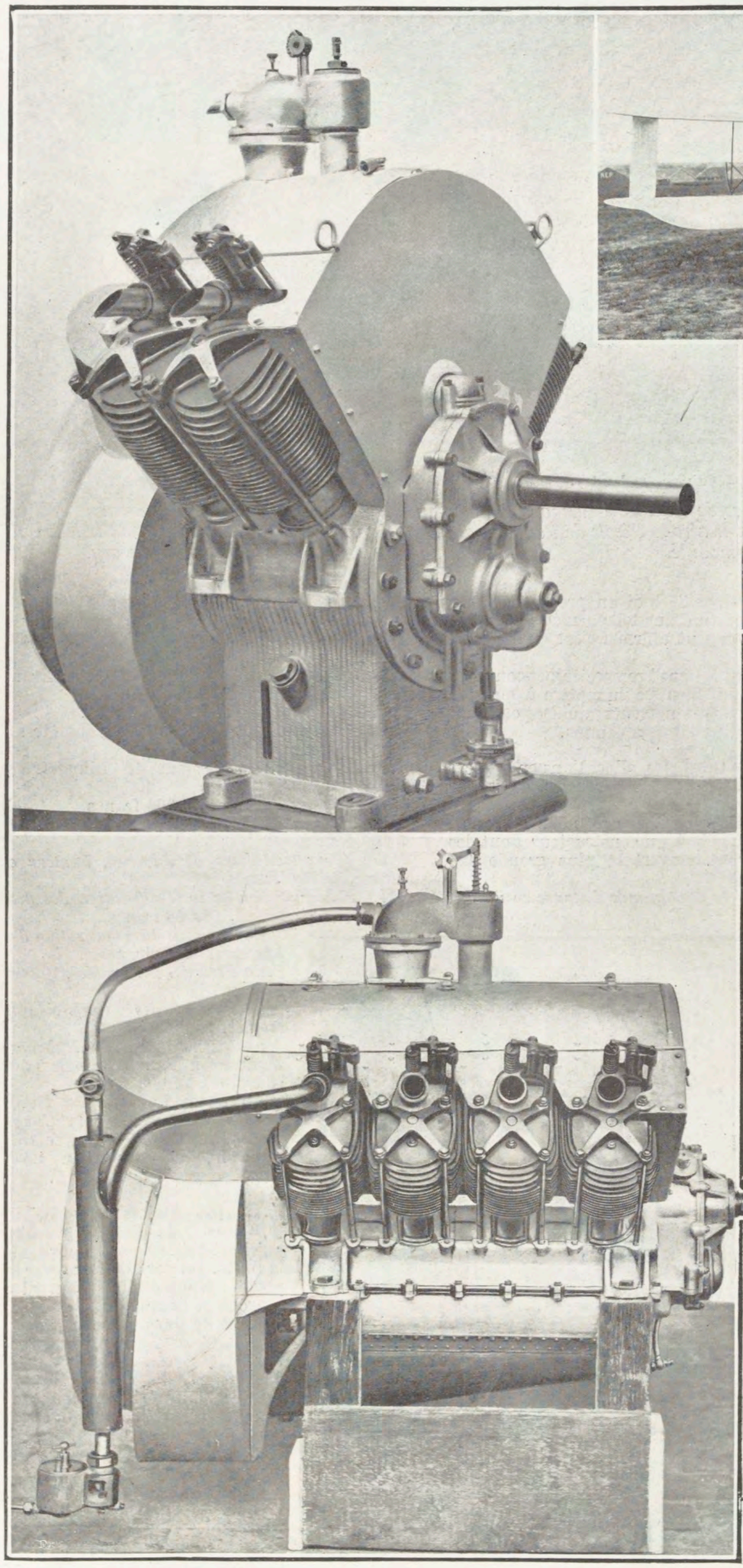
Cet appareil qui tient à la fois du Farman et du Voisin vole à Bétheny. 1. Peguet, 2 Bielovucic.

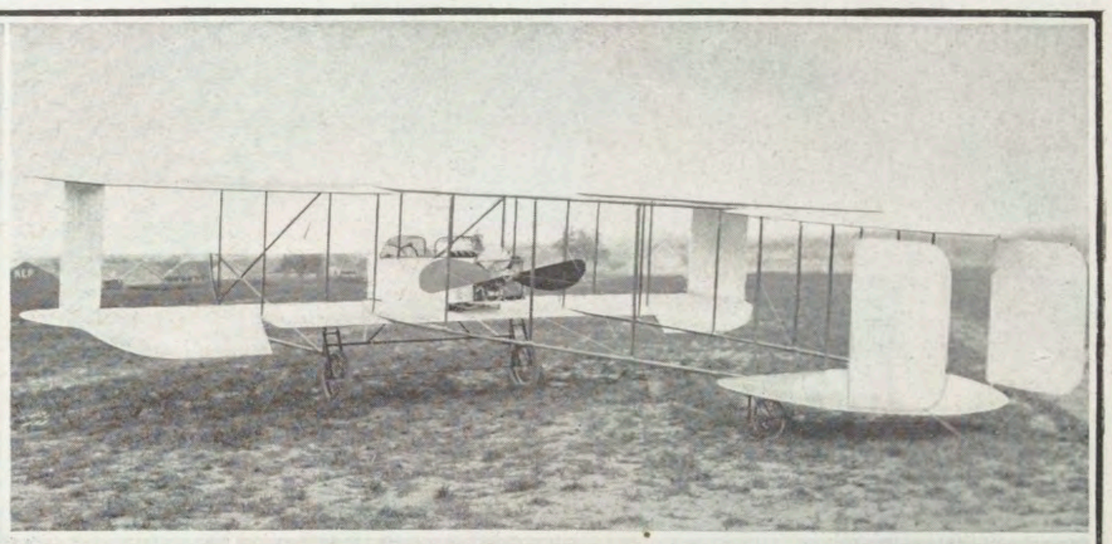
Pour aller à Reims. Reims est à 156 kil. de Paris c'est dire qu'il est facile de s'y rendre par la route. On sort de Paris par la porte Daumesnil, Joinville, fourche de Champigny à gauche, fourche de Bry à gauche, Noisy, Lagny, Chessy, à droite au cimetière, St-Germain-les-Couilly, à gauche à la sortie, Meaux, Trilport, St-Jean-les-Deux-Jumeaux, la Ferté-sous-Jouarre, à gauche à l'entrée, Luzancy, Nanteuil, Choutte, Charly, Essômes, Château-Thierry, Chierry, Crézancy, Dormans. A 2 kil. prendre à gauche, Verneuil, Romigny, Ville-en-Tardenois, Bligny, prendre brusquement à gauche. On arrive à Reims par le Haubette, la rue de Paris et la rue de Vesle.

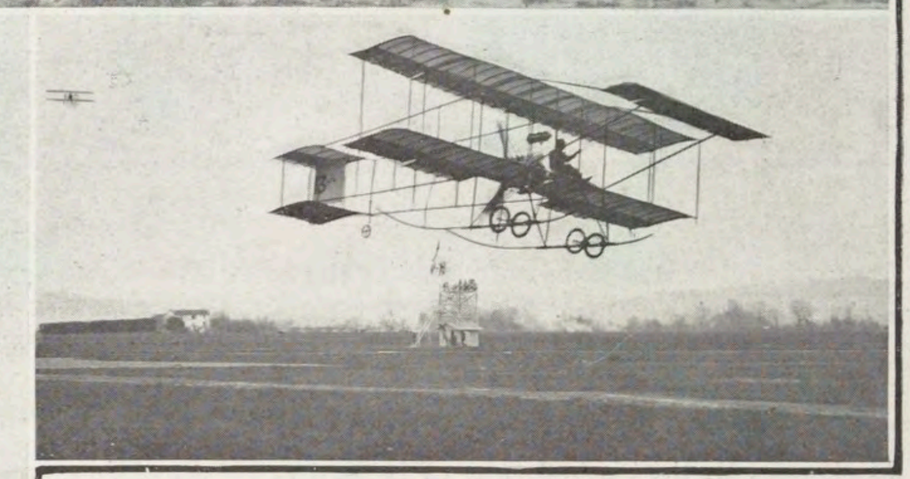
F.-A. Wheel.

RENAULT ET L'AVIATION

Le 8-cylindres Renault a conduit à la victoire le biplan Maurice Farman. C'est le moteur idéal pour l'aviation







Les appareils munis du moteur Renault.

En haut, l'appareil de Maurice Farman, qui accomplit les voyages Buc-Chartres, Chartres-Orléans et Buc-Etampes. En bas, celui d'Edmond, qui vient de faire une tournée superbe en Russie.

PARMI les déjà si nombreux modèles d'aéroplanes qui se disputent les suffrages des acheteurs, il en est un dont on ne se lasse point d'admirer le fini de construction, l'élégance de lignes, l'harmonieuse proportion des organes : c'est celui que Maurice Farman a muni d'un moteur 8 cylindres Renault.

Nous ne rappellerons point ici les nombreuses performances réussies avec ce moteur : voyages dans la campagne autour de Buc, voyages à Chartres, promenade de 100 kilomètres en l'air avec un passager. Ce que nous voulons marquer c'est que l'homme qui s'est acquis dans l'industrie automobile mondiale une place prépondérante, Louis Renault, a été l'un des premiers à donner aux conquérants de l'air le moteur le plus puissant qui ait actionné un aéroplane au moment de la naissance de l'aviation.

Nos usines d'automobiles orienteront-elles quelque jour une partie de leur construction vers l'établissement de machines volantes ? Il semble un peu prématuré de tenter aujourd'hui un pronostic de cette sorte : il n'en est pas moins vrai qu'un ingénieur qui, comme Louis Renault, a, durant deux années, étudié le problème si difficile de l'accouplement d'une hélice aérienne à un moteur à la fois puissant, léger et de fonctionnement sûr, possède en aviation une base solide sur laquelle tous les Français seraient heureux de lui voir bâtir l'édifice, en somme peu difficile à mettre en œuvre et qui constituerait l'aéroplane Renault.

Ce souhait, formulé en 1910, se réalisera-t-il jamais ? Le moteur établi par Louis Renault est d'un emploi cependant bien séduisant. L'hélice, montée sur l'arbre à cames tourne à demi-vitesse du moteur, résultat ainsi obtenu de la façon la plus simple. Le moteur ne comporte aucun dispositif de refroidissements par eau ; les huit cylindres en V sont garnis d'ailettes et un ventilateur de grand diamètre envoie sur chacun d'eux l'air nécessaire à son refroidissement. Le graissage, particulièrement étudié, assure une liquéfaction parfaite des organes, quelle que soit l'inclinaison prise par l'aéroplane ; un carburateur alimente les huit cylindres; l'allumage est donné par une magnéto haute tension.

Tel est le moteur qui, au premier concours de moteurs d'aviation organisé par l'A. C. de France, donna 60 chevaux pendant un essai de trois heures à pleine charge, sans variation appréciable de puissance.

Il a, en lui, l'avenir qu'ont toutes les œuvres qui sont signées Renault.

F. M.

Le moteur d'aviation Renault.

Ce moteur à 8 cylindres en V à refroidissement par ailettes et muni d'un ventilateur de grand diamètre, donne 60 chevaux. Il est adopté par Maurice Farman.

LES SUCCÈS DE SOMMER

Sur le terrain de Bétheny, l'équipe redoutable de Sommer ne peut manquer de remporter de nouvelles victoires

ENTRE toutes les équipes qui vont se rencontrer la semaine prochaine en de courtoises joutes sportives au-dessus de la plaine de Bétheny, celle de Sommer s'annonce comme une des plus redoutables.

A tout seigneur, tout honneur. Roger Sommer, pilote et constructeur. Un des plus adroits et des plus sûrs pilotes que nous possédions. Il y a un an déjà qu'il établissait, au Camp de Châlons, le record de la durée par un vol de 2 h. 27 m. 15 s.

Le 20 avril, il emmenait avec lui MM. Colombo et Frey et Mlle Dutrieux, et les faisait voyager au-dessus de la campagne, accomplissant ainsi le premier vol à quatre.

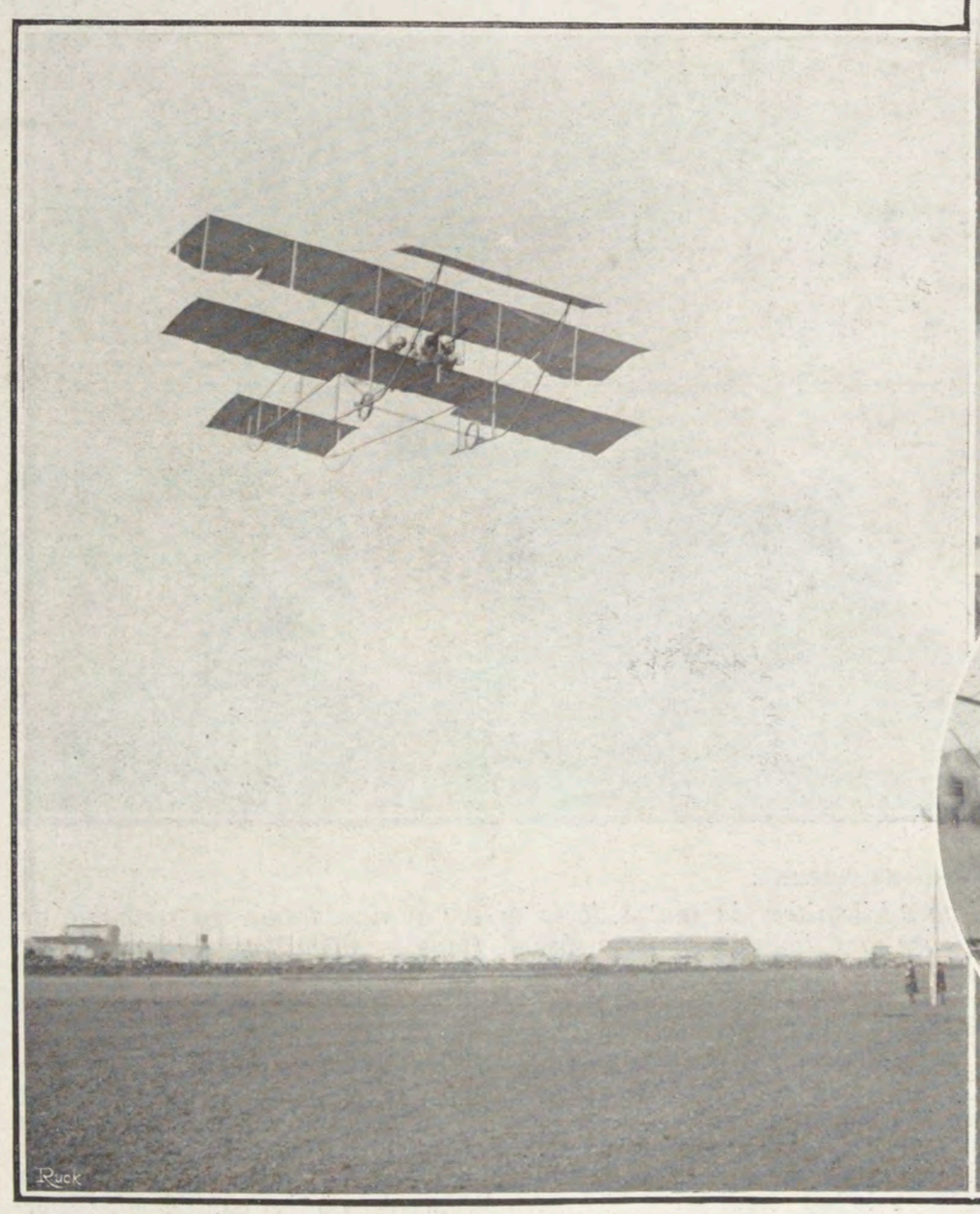
Un vol à quatre de Sommer.

Sommer emmena un jour au-dessus de la campagne trois de ses élèves.

Au mois de mai dernier, Roger Sommer accomplissait un voyage de 240 kilomètres avec une seule escale, comportant une étape de 180 kilomètres, la plus longue qui ait encore été couverte en France au-dessus de la campagne, suivant la vallée de la Meuse, planant au-dessus de Mézières, de Charleville, de Sedan, de Verdun. Legagneux s'est révélé depuis le jour où il a eu entre les mains le levier d'un Sommer. Pour sa première apparition en meeting, à Lyon, il prend tout de suite la tête dans le Grand Prix de la totalisation des temps. Il augmente sans cesse son avance et il paraît imbattable, quand, l'avant-dernier jour, un accident imbécile lui fait perdre la première place qu'il n'avait plus le temps de rattraper.

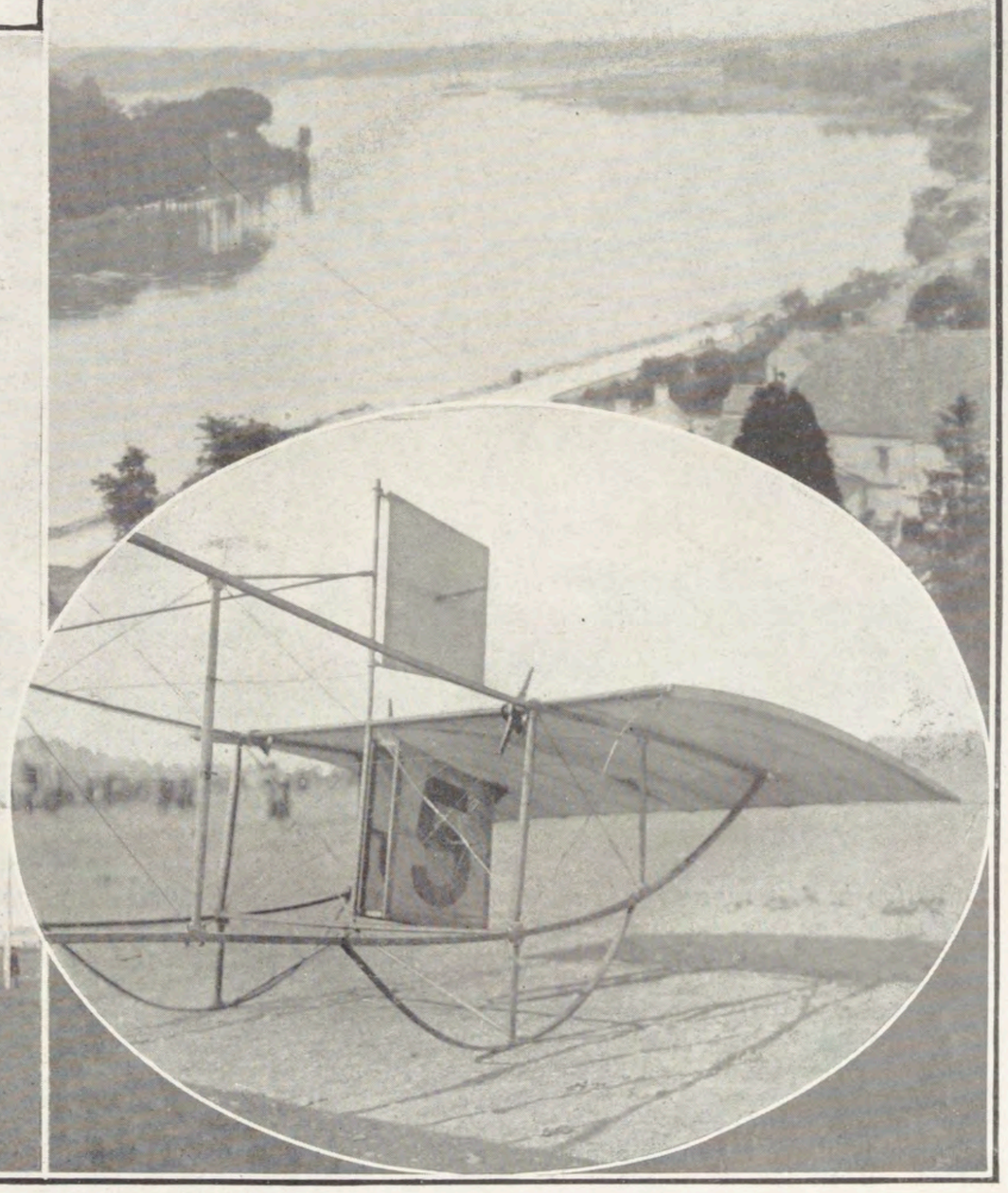
A Angers, il stupéfie les Angevins par sa tranquille audace, s'évadant un beau jour du terrain pour aller planer au-dessus de la ville, dominant le château, et s'élevant toujours, franchir à une hauteur presque double la flèche de la cathédrale. Dans Angers-Saumur, il se classe second. Verstraeten, que nous venons de voir à Rouen, Bouvier, qui revient de faire une tournée en Russie, Lindpaintner, Crochon, Daillens complètent un septuor qui saura se montrer redoutable pour ses concurrents.

J. B.



Legagneux à Lyon.

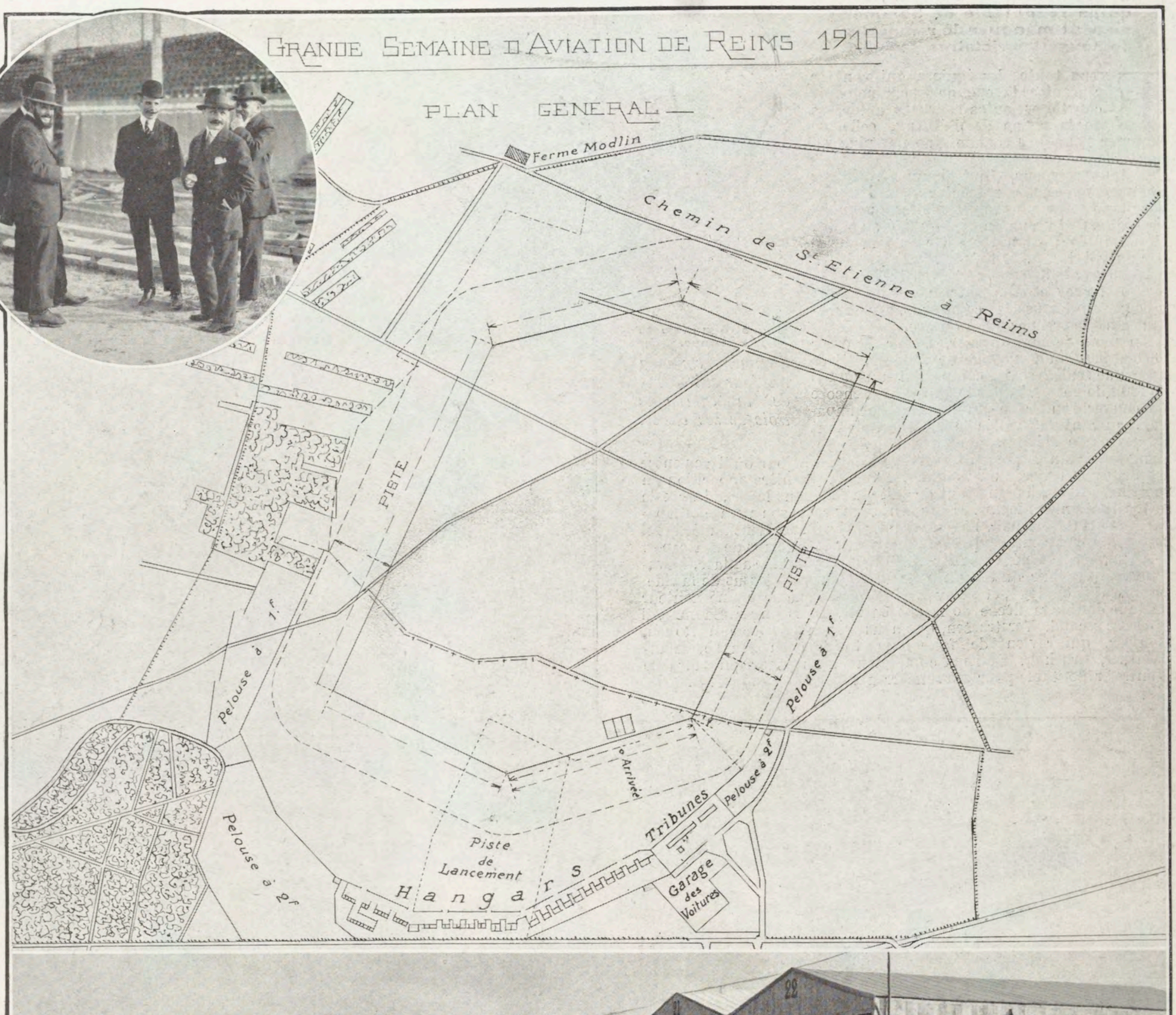
Legagneux qui, depuis 1908, volait obscurément, fit ses débuts devant le grand public à Lyon sur Sommer ; il tint la tête jusqu'à l'avant-dernier jour et ne perdit la première place que pour un banal incident.

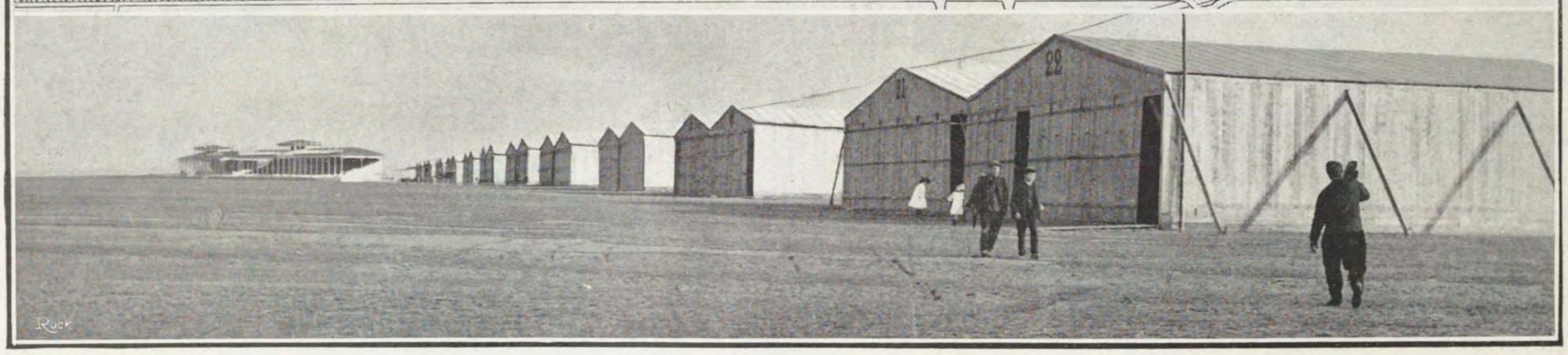


Legagneux dans Angers-Saumur.

Ce fut une superbe course que celle d'Angers-Saumur, la première qui eût été disputée. Legagneux se classa second sur son Sommer. Dans le médaillon, la queue du Sommer, à incidence variable en cours de route.

L'AÉRODROME DE BÉTHENY





Les tribunes et la piste de Bétheny.

La plaine de Bétheny est située au nord de Reims, et à une distance d'environ 6 kilomètres du centre de la ville. La piste forme un rectangle de 5 kilomètres de tour. La disposition des tribunes a été modifiée. Les 70 hangars sont disposés en fer-à-cheval. Dans le médaillon, le marquis de Polignac, président du Comité, entouré des principaux organisateurs.

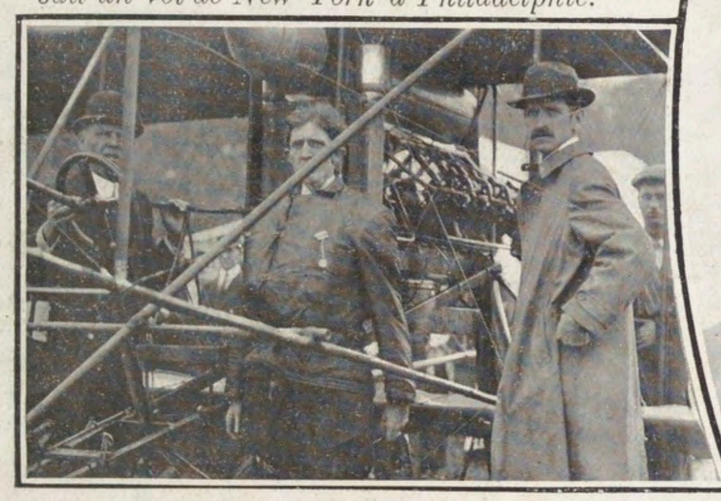
Le Comité d'aviation de Champagne que préside cette année encore, avec un dévouement inépuisable le marquis de Polignac, a choisi, comme terrain, cette même plaine de Bétheny, située au nord de Reims, à 6 kilomètres environ du centre de la ville et qui vit déjà, l'an dernier, les ébats des oiseaux artificiels. Mais, cette année, la piste a été considérablement réduite : elle ne mesure plus que 5 kilomètres au lieu de 10. Le spectacle en sera certainement plus intéressant en ce sens que l'on ne perdra pas les appareils de vue et qu'aucune des péripéties de la lutte ne passera inaperçue, mais il est à craindre, en présence du nombre considérable des engagés, que des accidents se produisent, surtout les jours où l'absence de vent incite tout le monde à sortir. Les tribunes sont placées en bordure de la route de Neufchâtel. La Tour de la Presse, qui était placée à l'extrémité, sera cette fois au centre, dominant le salon d'honneur.

Les hangars sont situés sur le côté gauche des tribunes en regardant la piste et disposés en un arc de cercle qui s'étend presque jusqu'au petit bois. La piste de lancement se trouve devant les hangars et les appareils tourneront, comme à l'ordinaire, dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre. Les épreuves commenceront en principe à 11 heures du matin et aucun chronométrage ne sera fait après 7 heures et demie du soir. Les commissaires sportifs sont le comte B. de Castillon de Saint-Victor, MM. Paul Rousseau et Edouard Surcouf.

Il ne me reste plus qu'à souhaiter une semaine de beau temps, mais, hélas, sans trop oser l'espérer.

J. B.

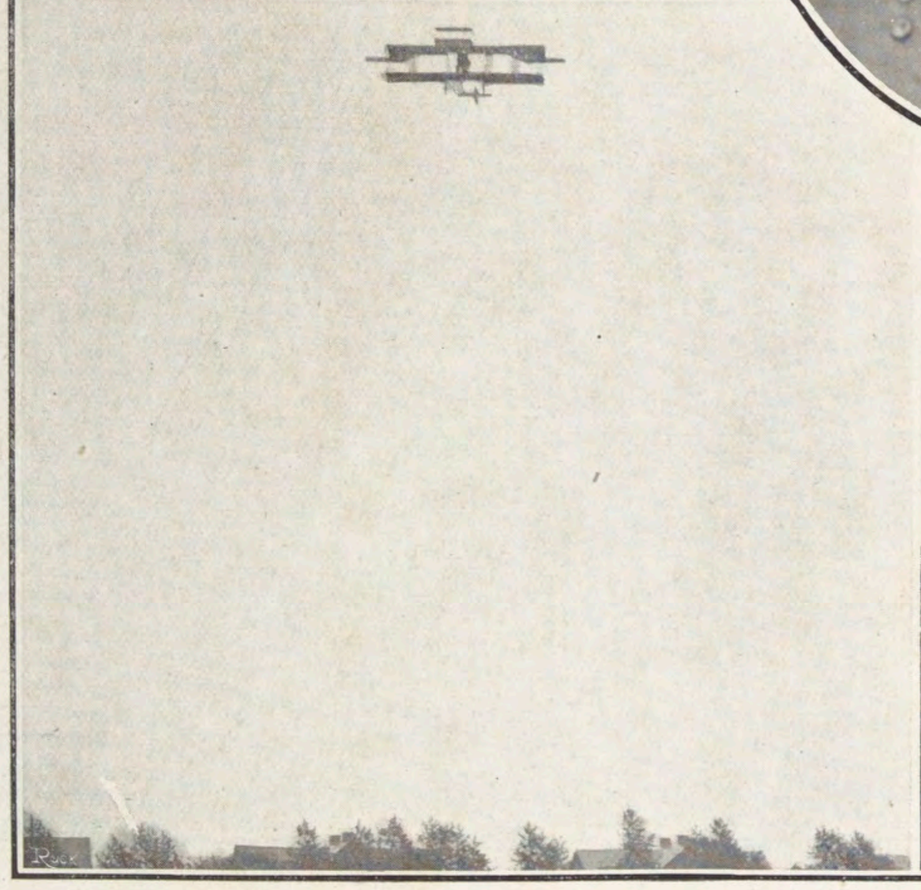
LE RAID D'HAMILTON



Aux environs de New-York.
Le 13 juin, Charles K. Hamilton accomplissait un vol de New-York à Philadelphie.

Avant le départ.
Glenn H. Curtiss donne les dernières instructions à Charles K. Hamilton avant le départ.

En vol plané.
Hamilton désirait effectuer le parcours de New-York-Philadelphie et retour, mais, au retour, au bout de 40 kilom., il dut atterrir.

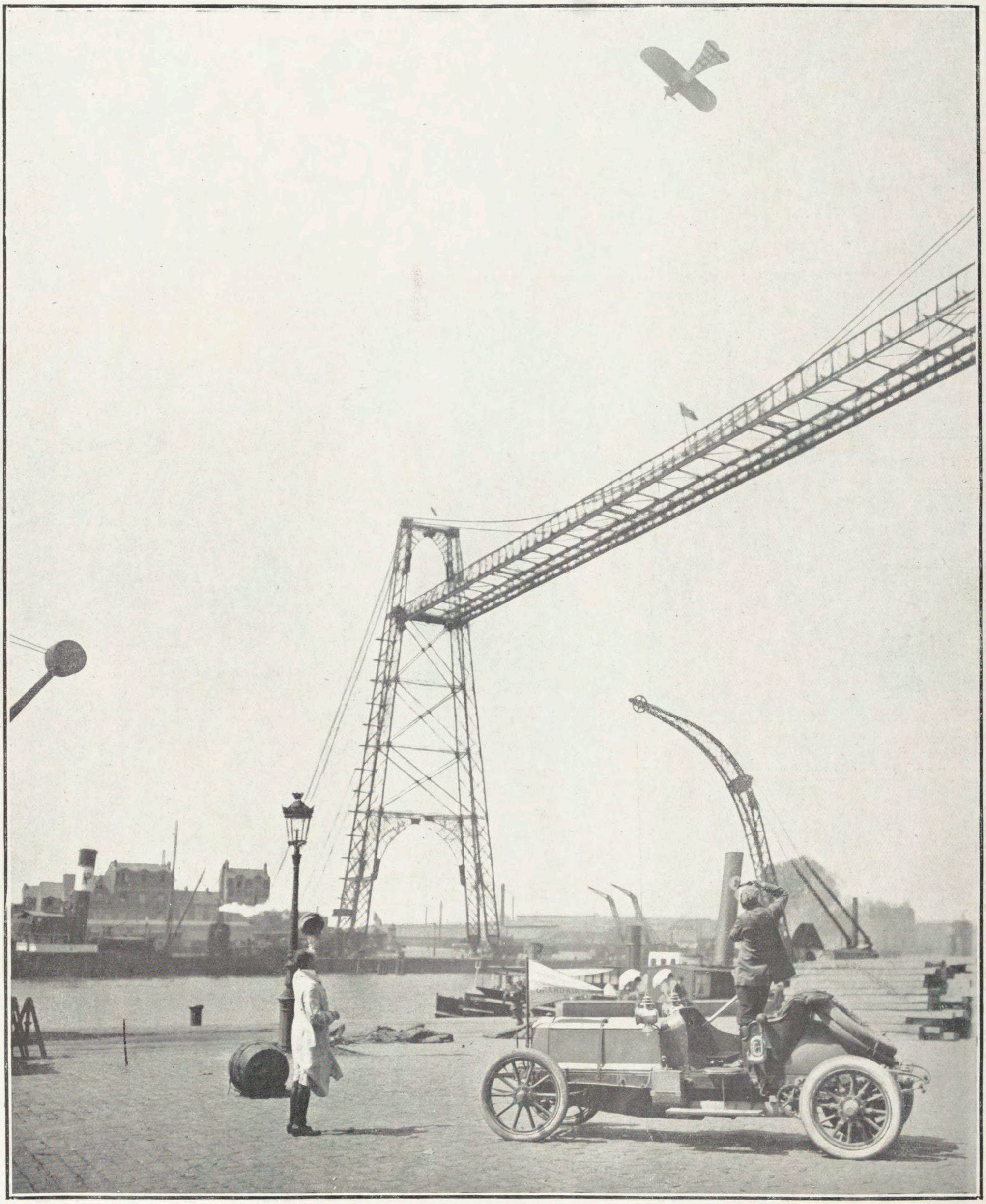


Au-dessus de Philadelphie.
Parti à 7 h. 30 du matin de New-York, Hamilton atterrit à Philadephie à 9 h. 28. Il repartit à 11 h. 10 pour New-York, mais dut atterrir à South-Arbor à 1 h. 10 de l'après-midi.

Au-dessus de la voie ferrée.
Hamilton cherchait à gagner le prix de 5.000 dollars offert par le Times *de New-York à l'aviateur effectuant New-York-Philadelphie et retour. Au centre, Hamilton.*

Photographie de notre envoyé spécial.

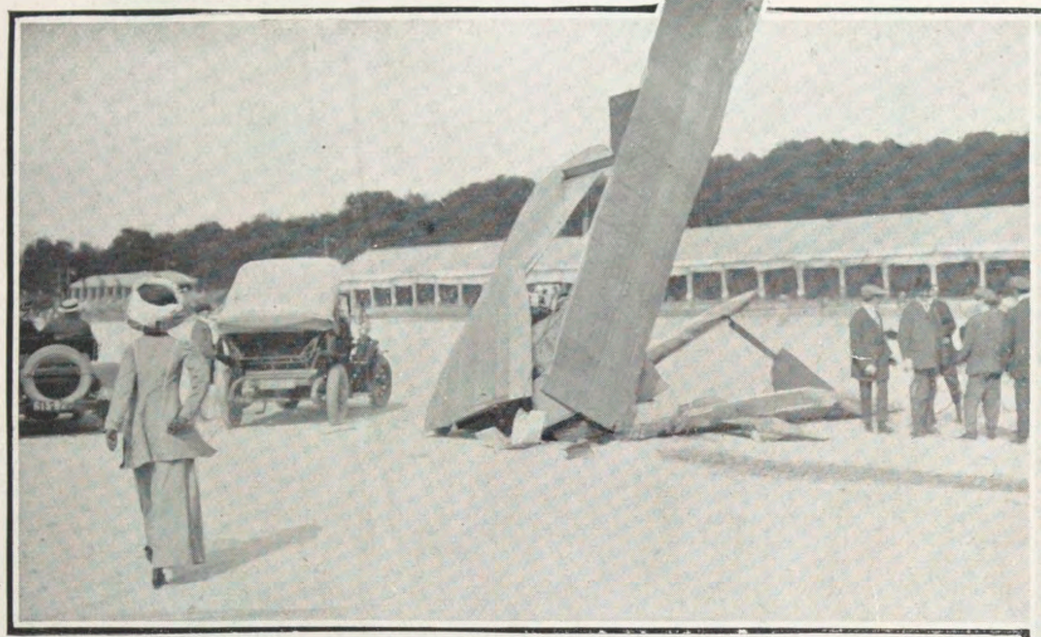
LA SEMAINE DE ROUEN



UN BEAU VOL DE MORANE

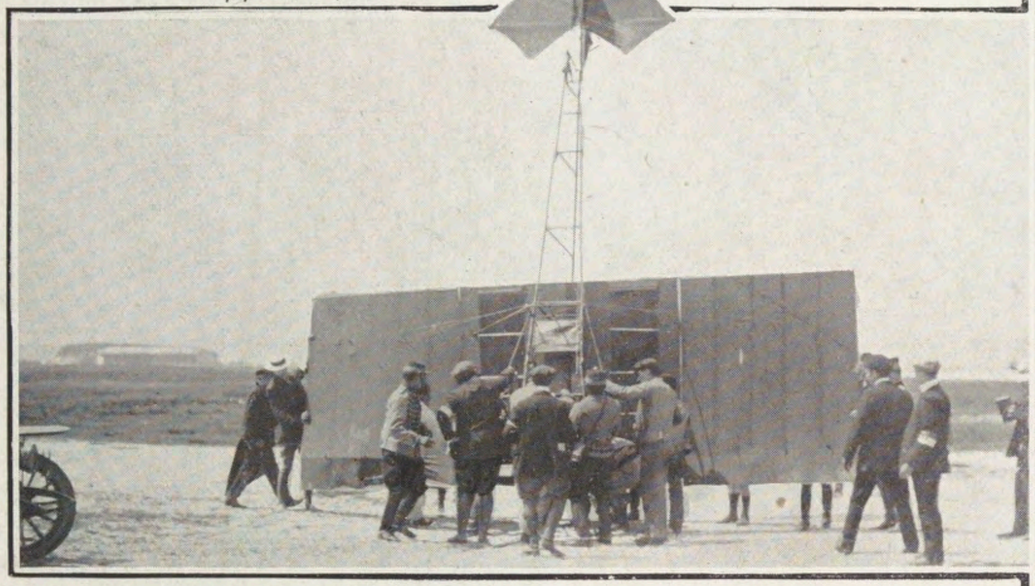
Délaissant un jour le champ d'aviation et ses éternels carrousels, Morane s'en vint faire un tour au-dessus de Rouen. Il doubla la cathédrale, aux acclamations de la foule enthousiaste. Notre photographe a pu le saisir comme il franchissait le pont transbordeur et le suivre dans sa course sur la voiture aimablement mise à la disposition de la Vie au Grand Air *par MM. Bonnet et Pizzetta.* Détail technique : magnéto Bosch.

LA SEMAINE DE ROUEN



L'appareil de Bathiat après l'accident.

Au cours d'un très beau vol, pris dans un remous, Bathiat tomba à pic de 30 mètres de haut. Il ne se fit aucun mal, mais son appareil fut réduit en miettes.

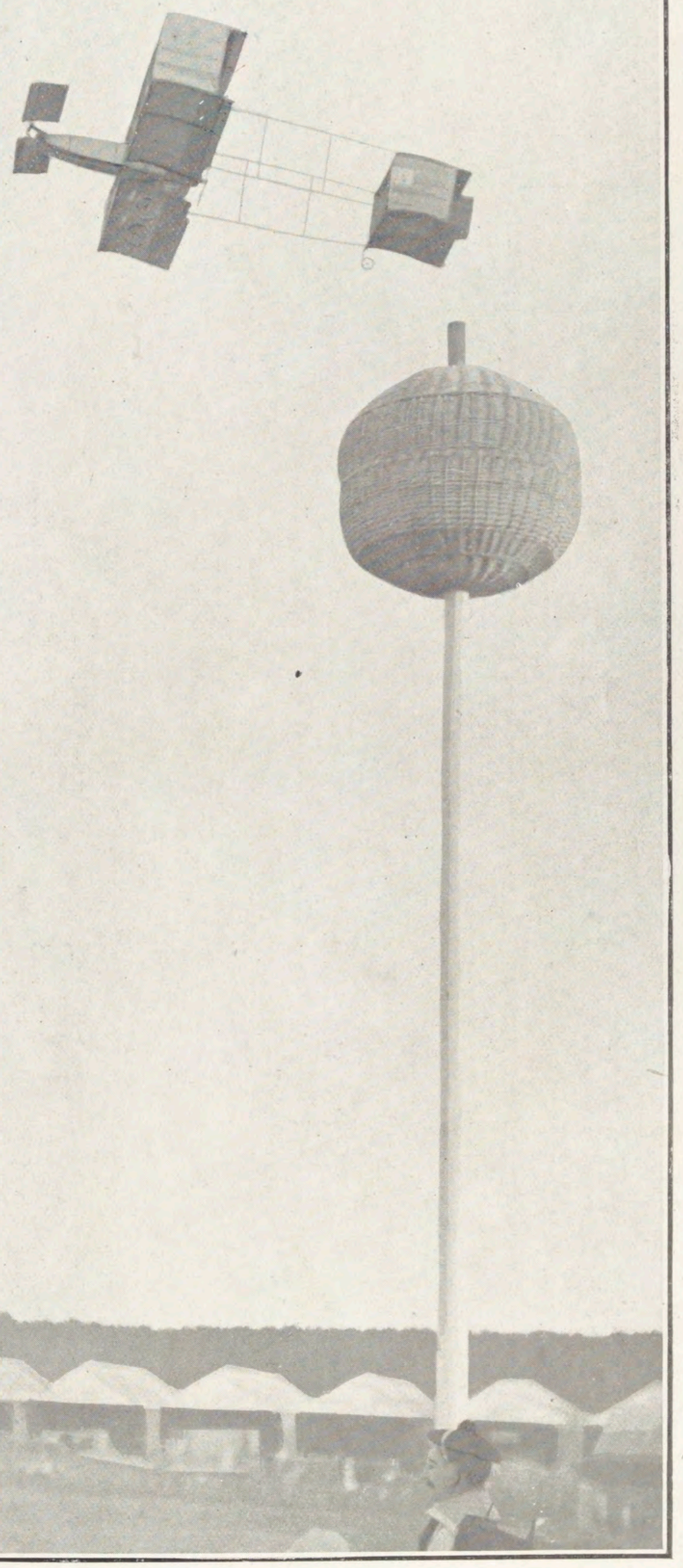


La chute de la Demoiselle.

Ce fut un curieux accident que celui d'Audemars. L'appareil se cabra, se dressa verticalement pour retomber les... roues en l'air. Ni lui ni son pilote n'eurent de dommages

Posant pour la postérité.

Avant d'emmener ses deux passagers, MM. de Lafreté et le lieutenant Meslay, Morane pose devant une nuée d'objectifs.

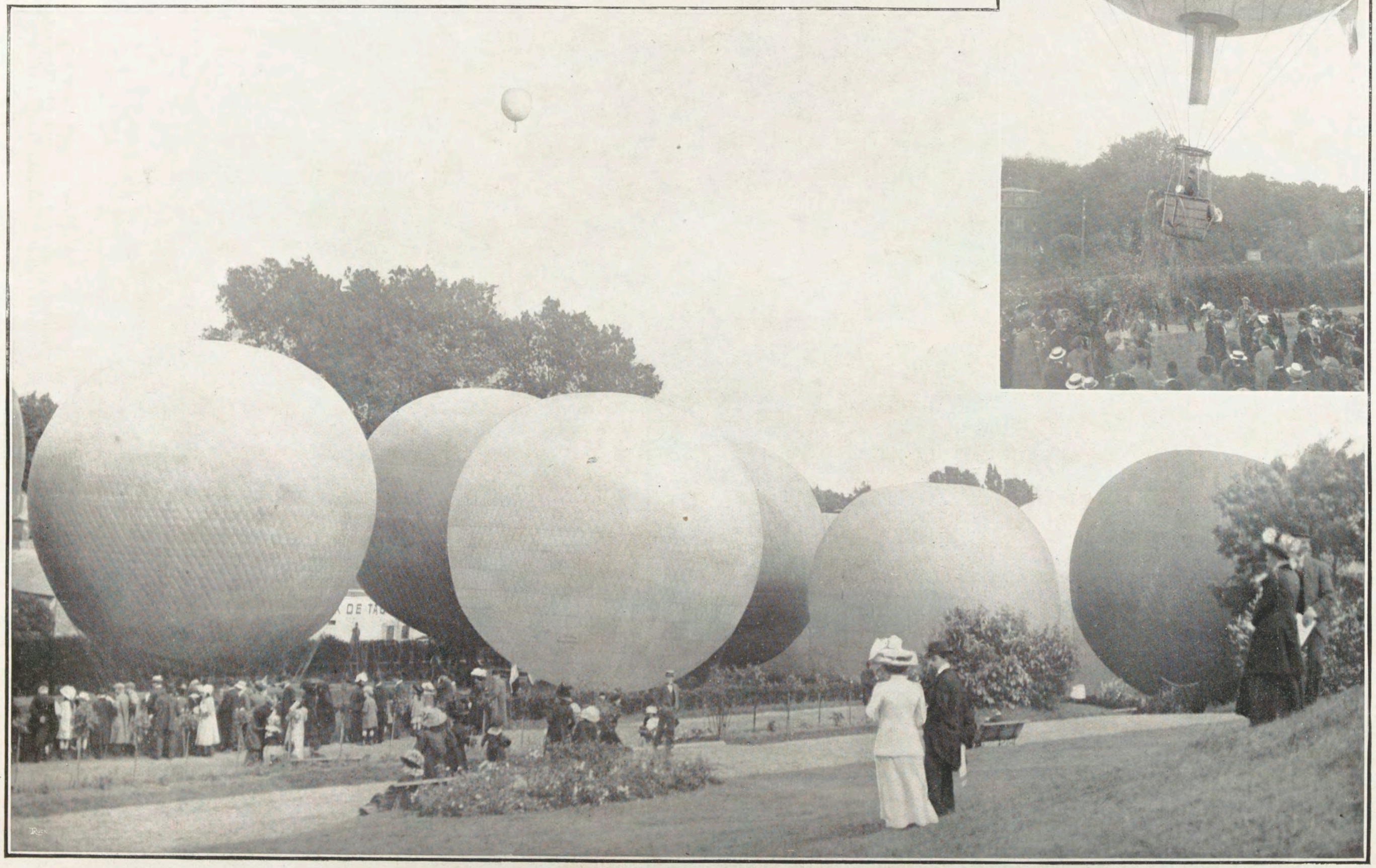


La baronne de La Roche en vol.

Les mauvaises langues qui prétendaient que Mme de La Roche ne volait pas seront bien obligées de se rendre à l'evidence devant cette photographie.

La Vie au Grand Air

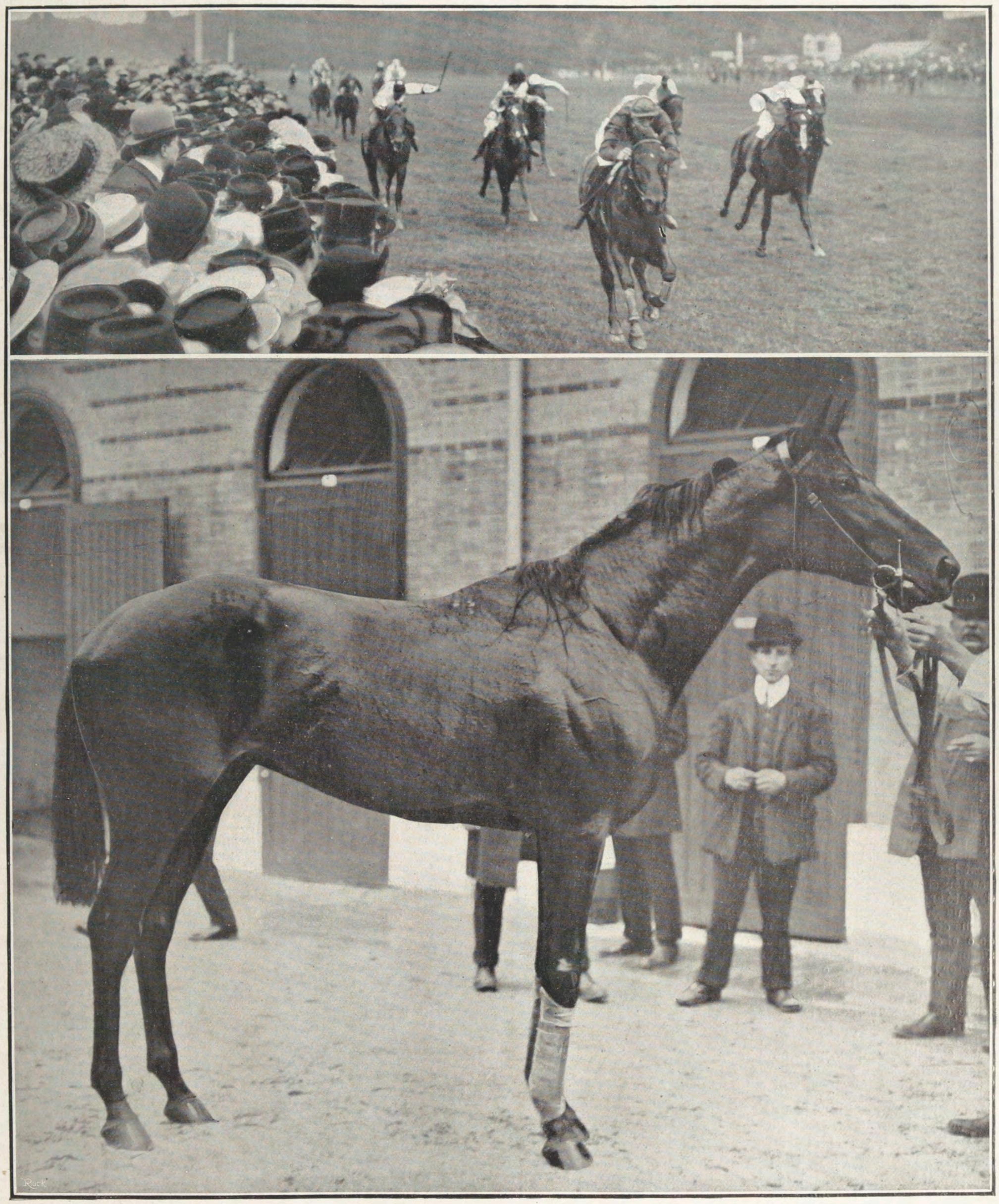
LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB



LE DÉPART DES QUINZE ENGAGÉS

Le cinquième Grand Prix de l'Aéro-Club avait réuni quinze partants. Tandis que le sexe faible enregistrait une victoire dans le Grand Prix, Mlle Marvingt était la première femme participant comme pilote au Grand Prix de l'Aéro-Club. Les sphériques sont partis dans la direction du Sud Est. A droite, la photographie du départ de Mlle Marvingt qui. pour s'élever, lance un sac de lest sur ses admirateurs.

NUAGE GAGNE LE GRAND PRIX

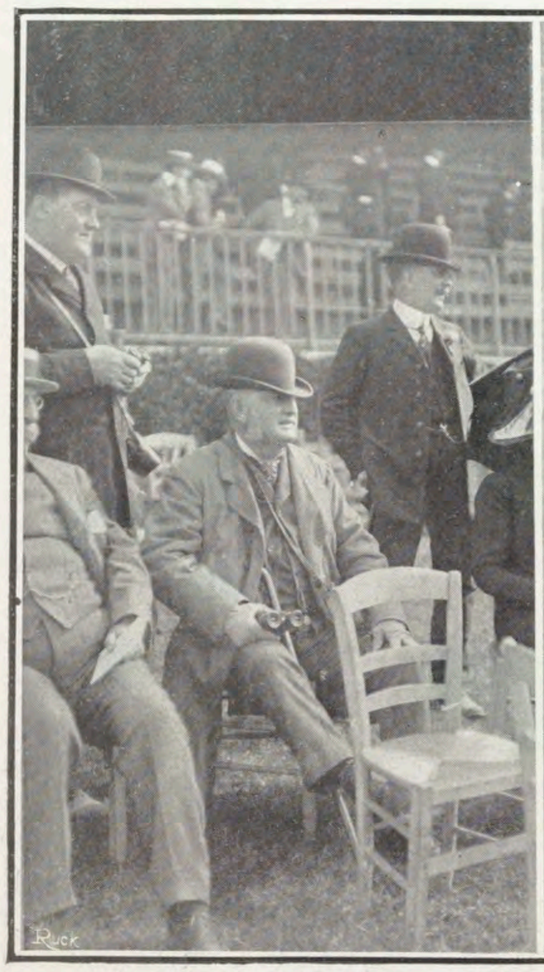


NUAGE, A Mme CHEREMETEFF, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE PARIS

Nuage, par Simonian et Nephté, à Mme N.-G. Cheremeteff (Ch. Childs) a triomphé, dans le Grand Prix, de tous les cracks anglais et français de la génération. Fait encore plus important, c'est la première fois que la grande épreuve revient à une femme. Mme Cheremeteff, actuellement en Russie, n'assistait d'ailleurs pas au succès de son cheval. En haut, l'arrivée du Grand Prix, pour la première fois en France, prise de face.

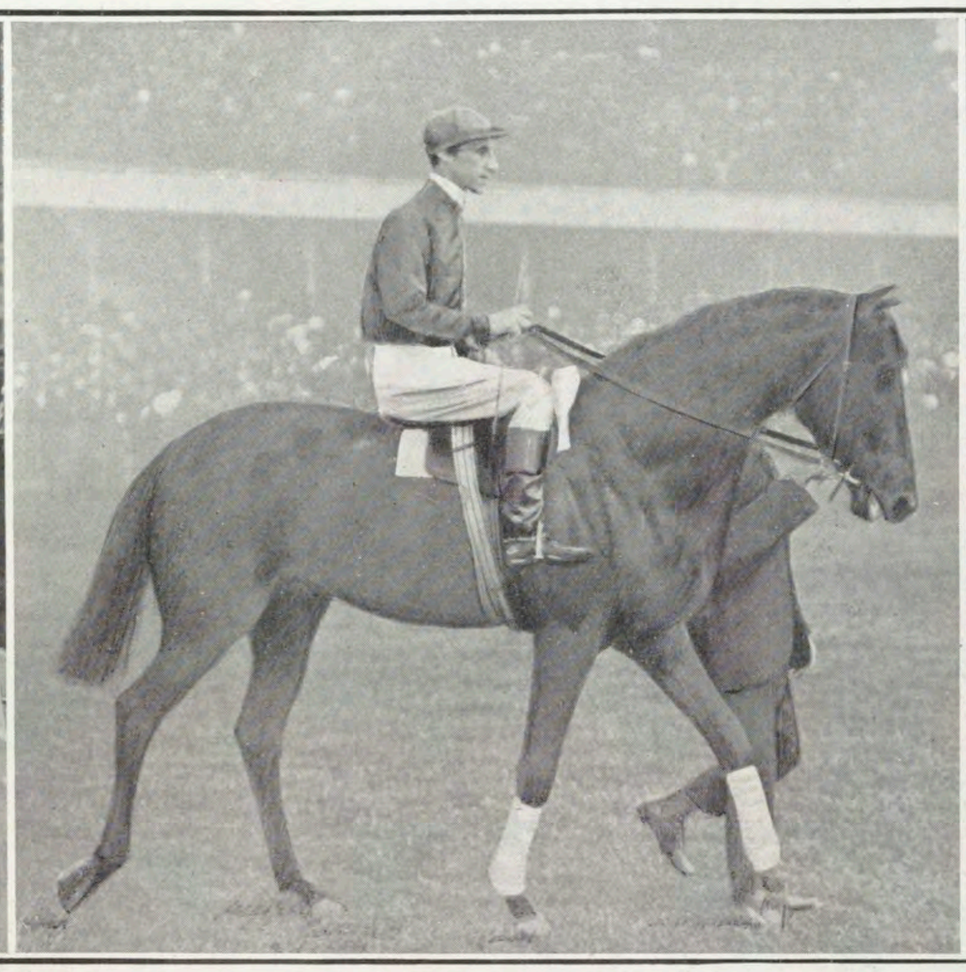
LE GRAND PRIX DE PARIS

Malgré la formidable équipe venue d'Angleterre, Nuage, à Mme Cheremeteff, a triomphé, confirmant sa forme de deux ans.



George Cunnington senior.

Malgré ses nombreux succès, George Cunnington senior n'avait jamais encore remporté le Grand Prix.



Nuage et son jockey Ch. Childs.

Le fils de Simonian devait s'accommoder particulièrement du terrain lourd. C'est la première fois que le jockey Ch. Childs gagnait le Grand Prix.

Nuage fait des heureux.

Mlle Cunnington, dont le père, malade, ne put assister à la victoire de Nuage, donne libre cours à sa joie.

C'est un événement que la présence, à Longchamp, du gagnant du Derby d'Epsom. Depuis quarante-huit ans que se court le Grand Prix, nos voisins nous en ont envoyé huit. Nous avions eu en 1906 Spearmint. De Spearmint il fallait remonter à dix-neuf ans en arrière pour trouver Merry Hampton, qui se fit battre outrageusement en 1886. Avant Merry Hampton on trouve Saint Blaise battu par Frontin en 1883, et auparavant Kisber, un poulain hongrois gagnant en 1876; Doncaster, Blair Athol et Cremorne. Sur les huit, quatre seulement ont réussi le double event. Il y en a bien un cinquième, Gladiateur, mais celui-là était un poulain français. Lemberg est venu s'ajouter dimanche à la liste des vaincus; c'est le seul, avec Merry Hampton, qui n'ait pas réussi à prendre une place. La désillusion, du côté anglais, a été très forte.

Nous jugions notre saison mauvaise, du moins de qualité douteuse. Nous n'avions pas de chef de tête désigné. Notre peu d'enthousiasme, notre incertitude était bien faite pour fortifier la confiance du camp adverse. Cette confiance pourtant, il faut le reconnaître, était un peu, à la dernière heure, ébranlée. Lemberg a les pieds petits.

Dès son arrivée à Longchamp, jeudi soir, les quelques personnes qui l'avaient aperçu avaient relevé ce détail auquel les circonstances climatériques donnèrent une assez sérieuse importance. Un terrain détrempé devait lui être très défavorable. Dimanche, pendant les premières courses, on parlait de son abstention probable. C'était une fausse nouvelle, mais les hésitations de son entourage et son inquiétude étaient réelles. En fait, Lemberg a gardé, malgré l'état de la piste, son action souple et légère; quand il s'est présenté de front avec Charles O'Malley et Reinhart, quand il les a légèrement dépassé un peu plus loin, son allure semblait encore fort aisée et il a eu tout l'air d'un gagnant probable. Mais il a fléchi cependant à la première attaque de Nuage; ce fut l'affaire de quelques foulées. Maher, une fois la partie perdue, renonça immédiatement à lui imposer un effort inutile et ne défendit pas les places contre Reinhart, Charles O'Malley et Bronzino. Aurait-il pu le faire avec succès? Ce n'est pas bien sûr. Pendant la très courte résistance qu'il a opposée à l'attaque de Nuage, Charles O'Malley et Reinhart revenaient déjà sur lui, et il avait tout l'air d'un cheval arrivé à sa limite. C'est donc la distance qui l'a battu, et très probablement aussi le terrain, l'un aidant l'autre. Il a été très brillant jusqu'à trois cents mètres du poteau; tout fait croire que sur un terrain plus favorable il eût économisé les ressources nécessaires pour aller sans fléchir jusqu'au bout. Par contre, dans ce terrain profond qui desservait son adversaire, Nuage, en digne fils de Simonian, a trouvé un adjuvant. Est-ce à dire, pour cela, que sur un sol différent, Lemberg eût battu Nuage? Est-ce à dire même que sur une distance moins longue, celle du Derby d'Epsom, par exemple, et avec un terrain normal, Lemberg soit le meilleur des deux? Rien n'autorise à le croire. Le fait seul pourrait trancher une pareille question; et à s'en tenir au raisonnement, il faudrait conclure en faveur de Nuage. En admettant que dans la condition un peu spéciale où la course s'est présentée, Lemberg n'ait pas donné toute sa mesure, il reste un point de comparaison, qui est Charles O'Malley. Charles O'Malley s'accommode du lourd; il a prouvé, à Ascot, qu'il tient la distance. On peut admettre par conséquent qu'il a couru à Longchamp la même forme qu'à Epsom, où Lemberg le précédait de deux longueurs et demie. Or Nuage, qui gagna plus facilement que n'avait fait Lemberg, l'a battu dimanche de plus loin.

La tribune présidentielle.

Le roi de Bulgarie et le Président de la République assistaient au Grand Prix.

Derrière Nuage on trouve Reinhart. C'est toujours le retour à la forme de l'an dernier. Il ne manque rien entre eux que Marsa, pour que la répétition soit complète. Marsa ne s'est pas mal comportée: elle allait remarquablement dans la montée et dans la descente; au tournant, elle était derrière le groupe de tête, Renard Bleu, Charles O'Malley, Reinhart, Lemberg, à peu près sur la même ligne qu'Or du Rhin et La Française, et elle allait mieux qu'eux.

Elle n'a faibli qu'à l'entrée de la ligne droite, battue très certainement par la distance. Sur un parcours un peu moins long et moins pénible, elle reprendra très probablement son rang. On n'aperçoit pas d'excuse pour Or du Rhin II, qui était à la cravache au dernier tournant et irrémédiablement battu. Renard Bleu a mieux couru que lui, bien qu'il ait disparu complètement à l'entrée de la ligne droite.

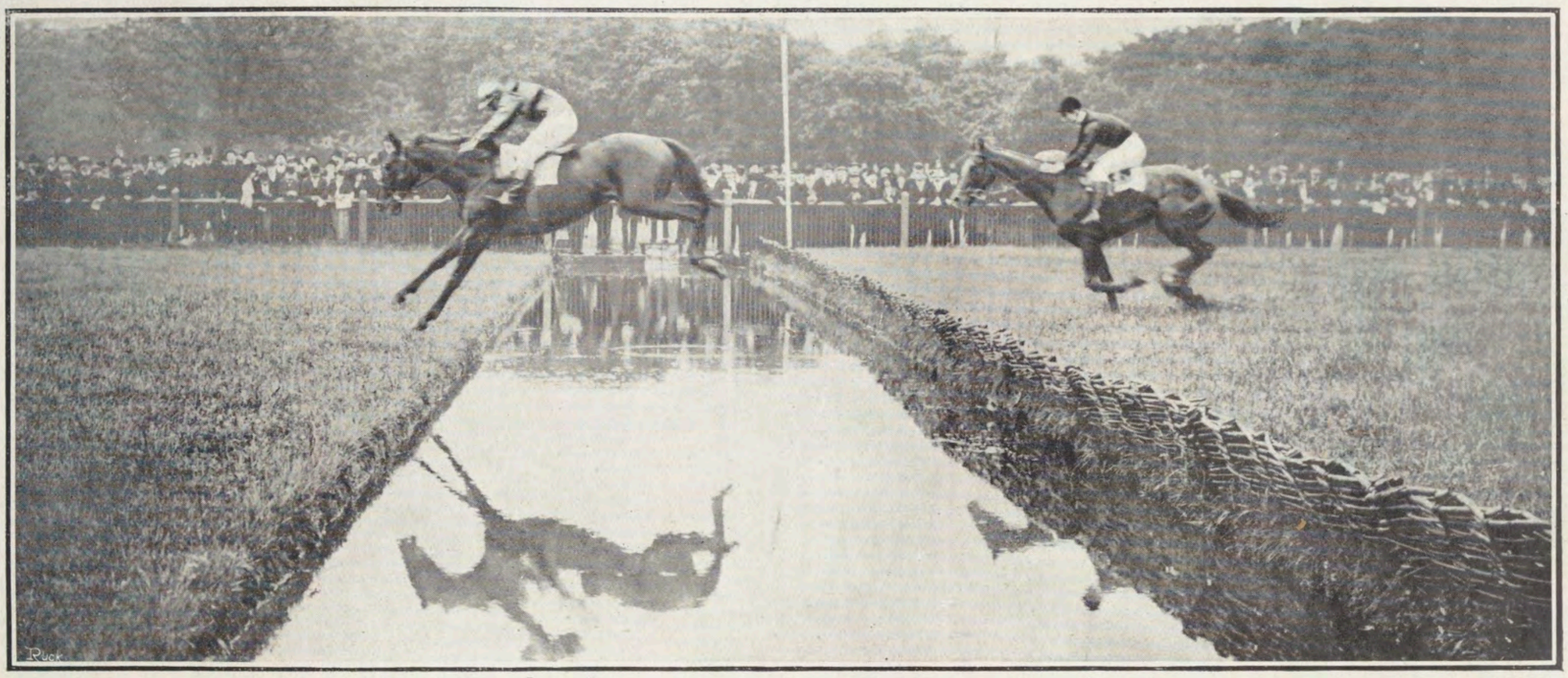
Ce sont deux bons chevaux, mais qui doivent manquer un peu de classe et qui n'auraient pas dû, si nous avions eu un Derby moins pauvre, jouer les premiers rôles. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de le revoir d'ici peu. STUART.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Nectar II Loulia Blagueur II

La Grande Course de Haies 5.000 mètres, 50.000 francs). — Auteuil, 22 juin.

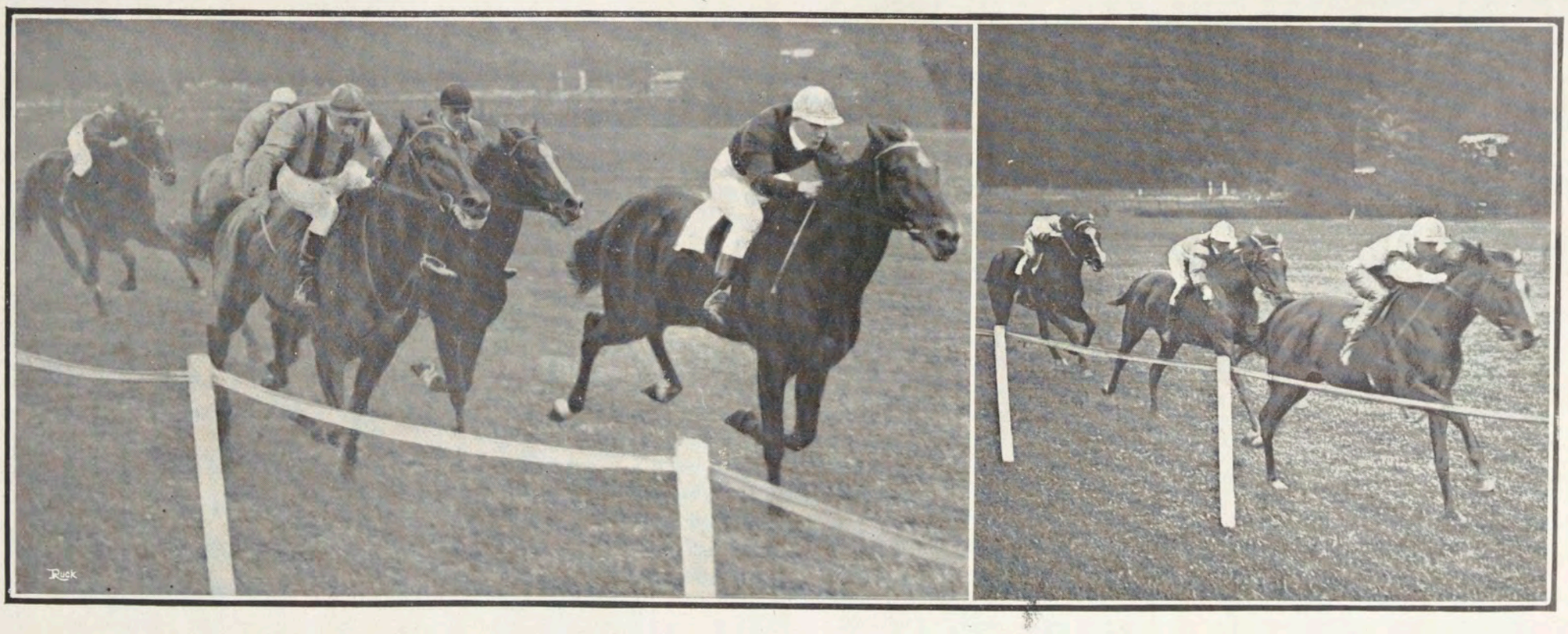
Avant le dernier tournant, Nectar II, Blagueur II et Loulia étaient détachés devant le second peloton. Malgré une faute à la dernière haie, Blagueur II, à M. Veil-Picard (Parfrement), l'emportait d'une longueur et demie sur Loulia.



Journaliste Sauveur

Le Prix des Drags (Steeple, 4.500 mètres, 25.000 francs). — Auteuil, 24 juin.

Abétard II a pris le commandement; il tombait au mur en pierres entraînant Saint Amour. Journaliste avait alors le commandement et le conservait facilement jusqu'au poteau, malgré les efforts de Sapientia et de Sauveur.



Le Platine Kildare II Pierrefonds Goloss Cadet Roussel III

Le Prix de Rocquencourt (2.400 mètres, 12.000 francs). — Longchamp, 23 juin.

Dans la ligne droite, Goloss se dégageait et venait attaquer Cadet Roussel III, qu'il battait de 3/4 de longueur. Le Platine enlevait la seconde place.

Le Tocsin Secours Oversight

Prix de Seine-et-Marne (2.500 m., 20.000 fr.) 25 juin.

Dans la ligne droite, Secours essayait de rejoindre Oversight qui l'emportait de trois longueurs.

LA CINÉMATOGRAPHIE

Après le départ.
Le départ donné aux 17 concurrents a été excellent. Cockfield part en tête devant Lemberg, Hunyade et Secours.

Le passage.
De gauche à droite : Hunyade, Le Bleu, Secours, Rose, L

La montée.
Dans la montée, Cockfield menait devant Hunyade, Renard Bleu, Charles O' Malley, Sursis, Marsa et Cadet Roussel. Au sommet, Hunyade rétrogradait.

La sortie du bois.
De droite à gauche : Charles O'Malley, Hunyade, Lemberg et Marsa. C'est l[illegible]

Le dernier tournant.
De gauche à droite : Lemberg rejoint Charles O'Malley, Reinhart, Nuage, Renard Bleu, Or du Rhin II, Marsa.

Devant les tribunes.
Nuage rejoint Lemberg. Reinhart est à l[illegible]

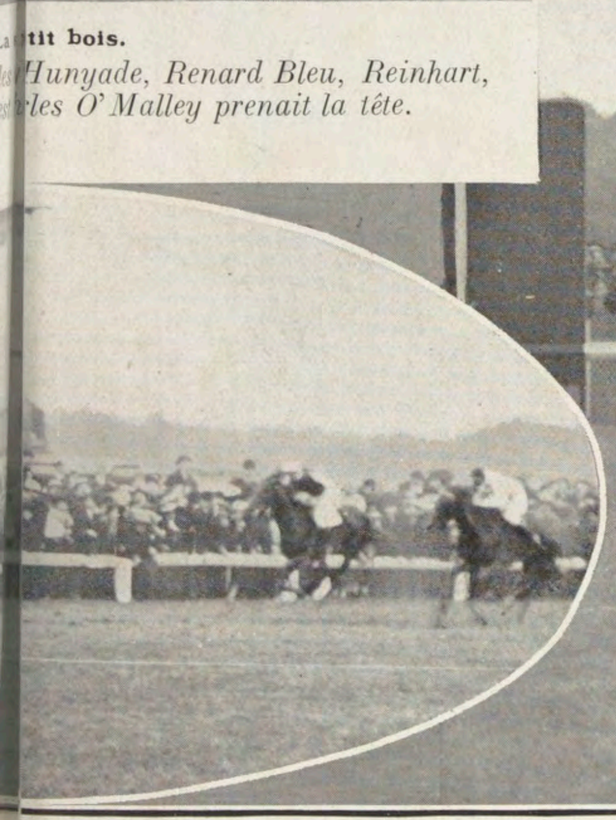
Le Grand Prix de Paris (3.000 mètres, 300 000 francs) a été très brillant. La présence de trois des meilleurs chevaux anglais en rehaussait l'[illegible]

E DU GRAND PRIX

Le moulin.
De droite à gauche : Hunyade, Cockfield, Renard Bleu, Charles O'Malley. Derrière, Secours, Lemberg, Nuage, Marsa.

ssage.
unyade, Lemberg, Renard is Rose, Le Platine.

tit bois.
Hunyade, Renard Bleu, Reinhart, les O'Malley prenait la tête.



Après la descente.
De gauche à droite : Charles O'Malley, Renard Bleu, Reinhart, Lemberg, Nuage, Marsa, Secours, Or du Rhin II, Bronzino.

ounes.
devant Charles O'Malley et Bronzino.

L'arrivée.
Nuage dominait pour gagner par trois longueurs sur Reinhart, Bronzino, Charles O'Malley, Lemberg.

Malheureusement le temps, ainsi qu'en attestent nos photographies, fut inclément et la pluie fit même son apparition au moment du départ.

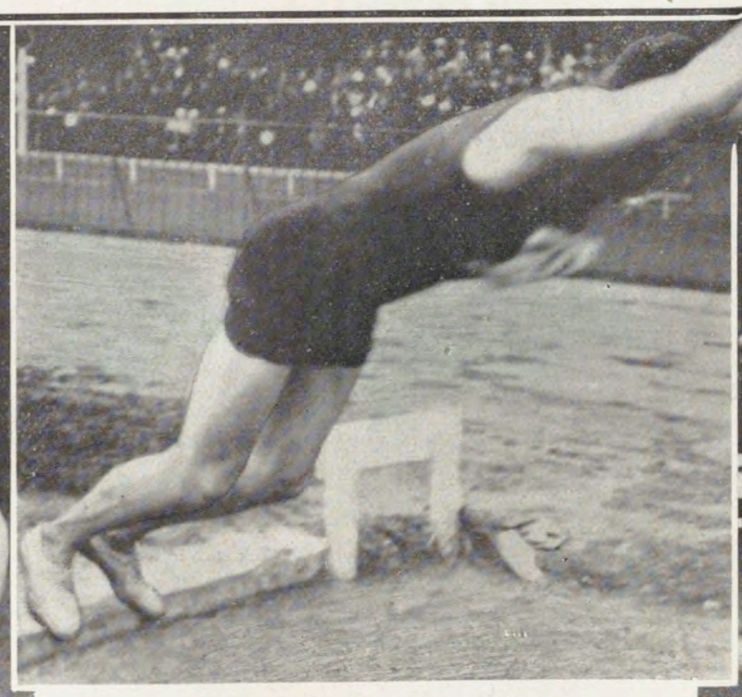
Les Championnats de France d'Athlétisme

Les 110 mètres haies.

Lacourrège, de Bordeaux, gagna le 110 mètres haies en 17 s. 1/5 devant Meunier. Les autres champions furent Glarner de Fleurac, Pecqueriaux, Caulle, Cormier, Delmas et Lagarde.

Keyser.

Keyser s'est assuré une belle victoire dans le 1500 m., couvrant le parcours en 4 m. 21 s. 1/5, devant Daubin.

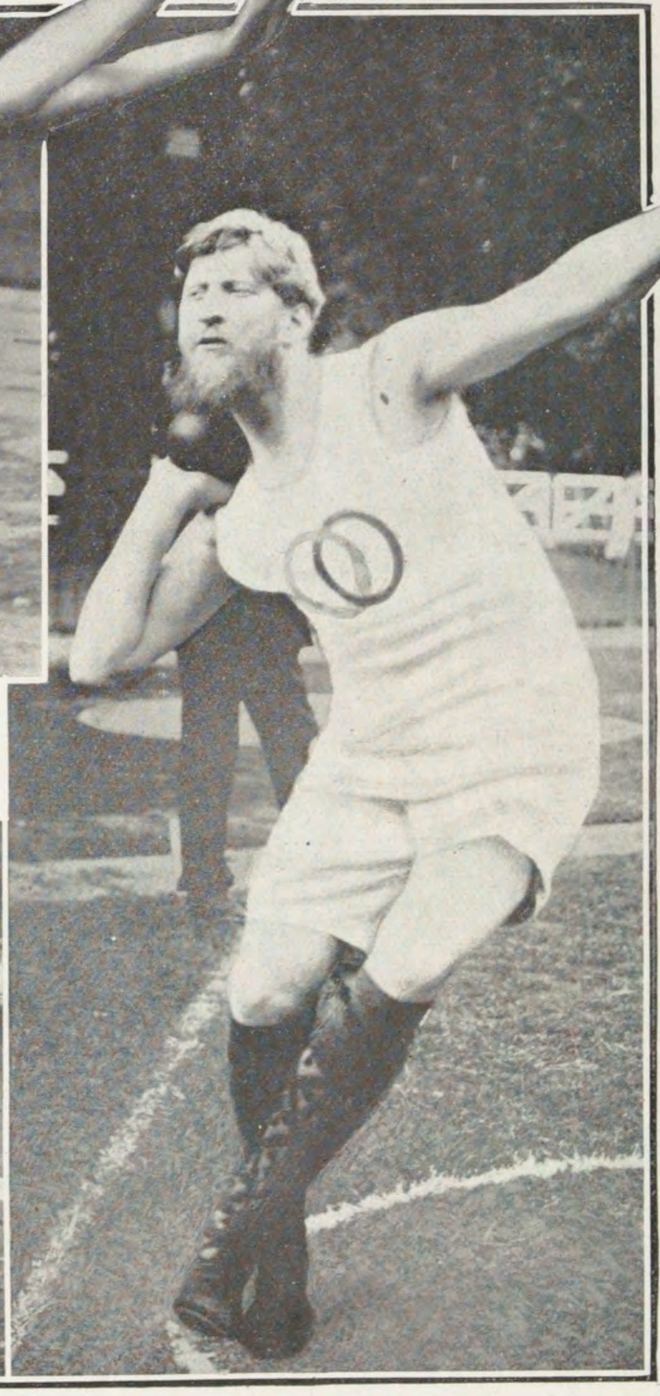


Le saut en longueur sans élan.

Saint-Aubert, de Toulouse, a franchi, sans élan, 3 m. 34.

Le 400 mètres haies.

Mentrel s'est assuré la victoire dans le 400 m. haies en 59 s. 4/5, devant Emperanger et Meslot.



Tison.

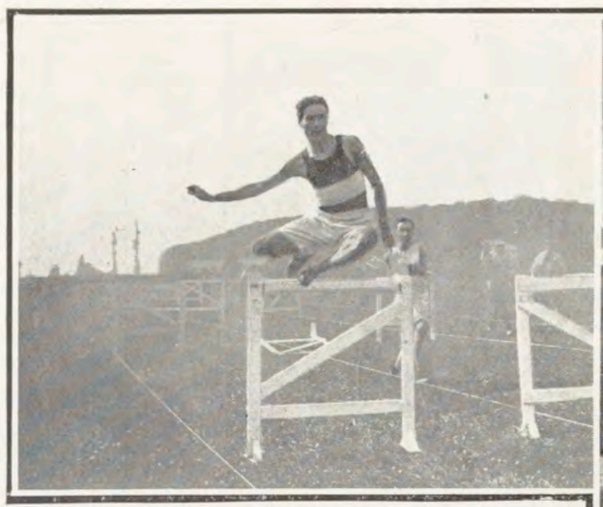
Champion de France du lancement du disque avec 37 m. 12 et du lancement du poids avec 12 m. 82.

La Vie au Grand Air

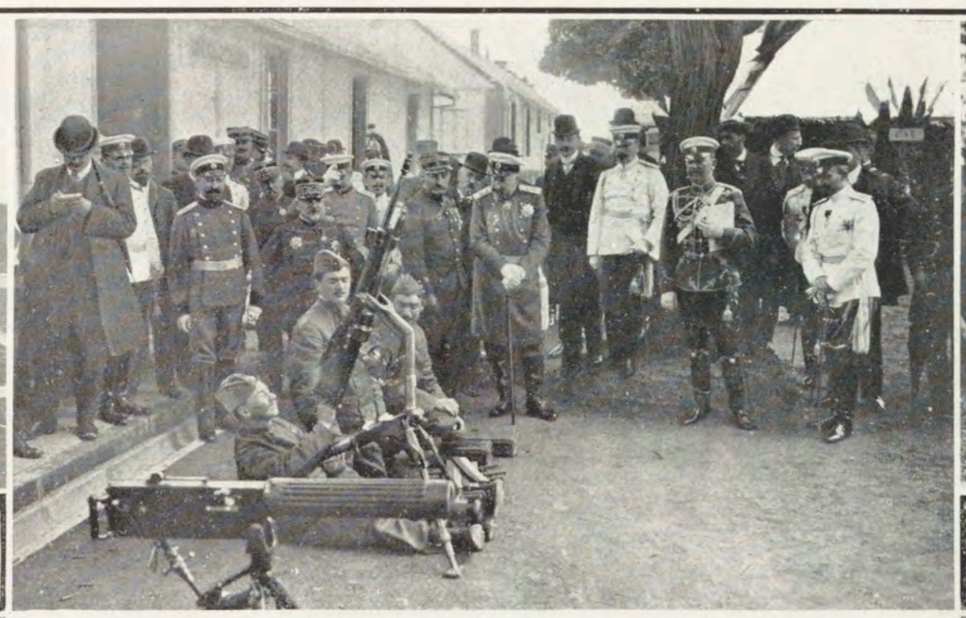
L'ÉQUIPE GRÉGOIRE AU MEETING DE ROUEN

NOS AVIATEURS EN AUTOMOBILE

Nos hommes-oiseaux sont extrêmements superstitieux : ils attribuent des vertus de fétiche à la voiturette Grégoire ; c'est pour cela que, dans tous les meeting, ces voitures forment une imposante équipe ; la semaine de Rouen n'a pas fait exception à la règle, comme on peut le constater. De même qu'à Angers, les seuls aviateurs qui possédaient des Grégoire ont accompli la première course aérienne d'Angers à Saumur, à Rouen, tous les lauréats avaient de merveilleuses voiturettes de la même marque. Ils forment ici, comme on le voit, une équipe imposante.



Hervoche, qui, dans le challenge Gabard disputé à Pau, a gagné le 110 mètres haies en 17 s. 3/5.



La nouvelle mitrailleuse destinée à bombarder les dirigeables et aéroplanes qui a été expérimentée en présence du Roi de Bulgarie à Mourmelon. (Photo Vulga.)

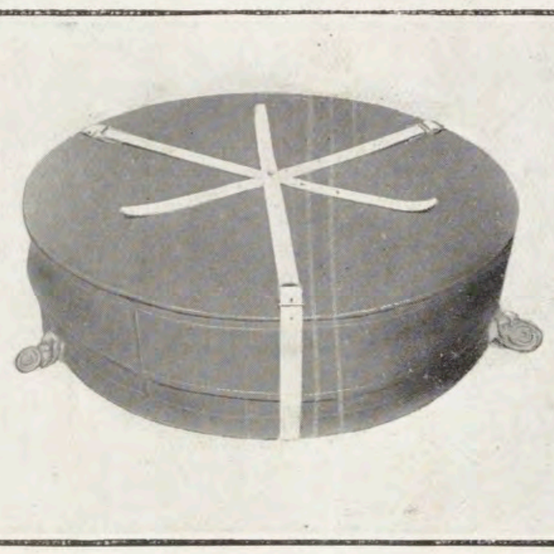
Dacosta, du Stade Bordelais, vainqueur à Pau du saut en longueur sans élan, avec 3 m. 6.

Charles Dumont, de la Chaux-de-Fonds, champion suisse, amateur des 100 kilomètres sur route.

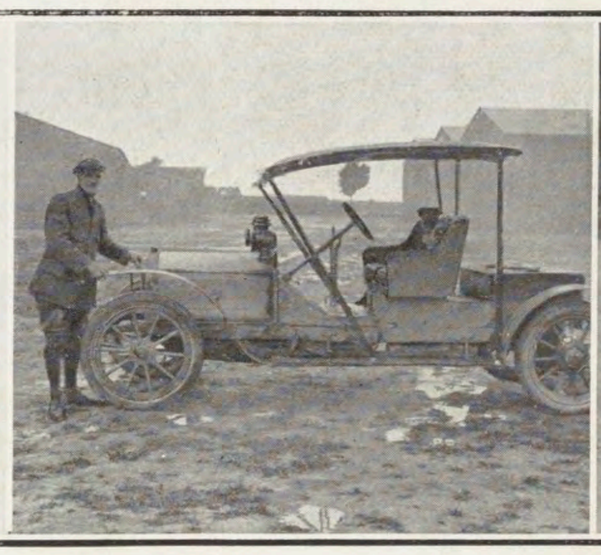
L'aviateur Seraillier, qui a fait des débuts remarquables pendant la semaine d'aviation de la Crau.

Le doyen des entraîneurs Henri Gibson, âgé de 87 ans, qui vient de mourir.

Plé, le vainqueur du tour de Marne : cyclisme, aviron, course à pied.



La malle Louis Vuitton permet d'emporter deux pneus de rechange et peut également recevoir des chapeaux.



En attendant sa conduite intérieure, Martinet a muni sa voiturette d'une surface d'aéroplane en guise de capote.

La voiture de M. Springuel, qui s'est classée première de sa catégorie dans la Coupe de la Meuse.

Principaux Résultats sportifs du 21 au 26 Juin

AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 26 JUIN. — Rouen. — *Prix de hauteur :* 1. Morane, 521 mètres. — *Prix de la vitesse :* 1. Cattaneo, 7 m. 17 s. — *Prix de la plus longue distance sans escale :* 1. Dickson, 141 kil. en 2 h. 27 m. 44 s. — *Prix du vol plané :* 1. Bathiat, 426 mètres. — *Grand Prix de Normandie :* 1. Paillette, 18 kil en 17 m. 12 s. — *Prix de la totalisation des distances :* 1. Dickson, 747 kil. — *Prix des passagers :* 1. Effimoff, 180 kil.

ATHLÉTISME

MARDI 21 JUIN. — Tennis. — Racing Club de France. — Germot bat Blanchy 6/1, 6/3, 4/6, 6/3 et prend le titre de champion de France.

MERCREDI 22 JUIN. — Londres. — F. Wilding bat J. G. Ritchie 6/2, 6/3, 5/7, 6/2 et devient champion d'Angleterre.

DIMANCHE 26 JUIN. — Gentilly. — Championnats de France de la Fédération des Patronages. — *400 mètres :* 1. Diry (A. S. O.), 57 s. 2/5. — *100 mètres :* 1. Leroy (U. S. A.), 12 s. 3/5. — *110 mètres haies :* 1. Leroy (U. S. A.), 19 s. — *1.500 mètres :* 1. Dinan (L. C.), 4 m. 34 s. — *Saut en longueur avec élan :* 1. Pratdessus (C. R.), 6 m. 27. — *Saut à la perche :* 1. Granev (L. F.), 3 m. 10. — *Lancement du disque :* 1. Tossier (P. O.), 32 m. 02.

DIMANCHE 26 JUIN. — Croix-Catelan. — Championnats de France de l'U. S. F. S. A. — *100 mètres :* 1. Pecqueriaux (R. C. F.), 11 s. 4/5. — *400 mètres :* 1. Glarner (A. S. F.), 15 s. 1/5. — *800 mètres :* 1. Caulle (M. C.), 2 m. 3 s. — *1.500 mètres :* 1. Keyser (R. C. F.), 4 m. 21 s. 1/5. — *110 mètres haies :* 1. Lacourrège (L. C. S.). 17 s. 1/5. — *4.000 mètres steeple :* 1. De Fleurac (R. C. F.). 13 m. 42 s. 3/5. — *Saut en hauteur sans élan :* 1. Cormier (R. S. C.), 1 m. 47. — *Lancement du poids :* 1. Tison (R. C. F.), 12 m. 82. — *Saut à la perche :* 1. Lagarde (C. A. B.), 3 m. 40. — *Saut en hauteur avec élan :* 1. Delmas (S. T.), 1 m. 75.

DIMANCHE 26 JUIN. — Course de Marathon. — Parc des Princes. — 1. Prévot, en 2 h. 36 m. 29 s. (40 kil.).

AUTOMOBILE

DIMANCHE 26 JUIN. — Dijon. — Course de côte de Val-Suzon. — *Motocyclettes :* 1. Lehman, 3 m. 41 s. 1/5. — *Voitures :* 1. Gasté, 2 m. 46 s. 4/5 (record). — *Poids lourds :* 1. Camion Delahaye, 8 m. 17 s. 1/5.

DIMANCHE 26 JUIN. — Le Mans. — *Coupe Singher :* 1. M. Liégard, 48 s. 1/5. — *Coupe de la ville de Sillé-le-Guillaume :* 1. Gibert, 35 s. 1/5.

CYCLISME

DIMANCHE 26 JUIN. — Buffalo. — *Buffalo cup* (première épreuve : six heures) : 1. Charpiot, 248 kil. 400 m. (record) ; 2. Petit-Breton, 247 kil. 200 m. ; 3. Combes, 246 kil. 300 m.

HIPPISME

MERCREDI 22 JUIN. — Auteuil. — *Grande Course de Haies* (5.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Blagueur II à, M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Loulia ; 3. Nectar II. — P. M. : gag., 16 francs ; pl. : 13 francs, 50 fr. 50, 53 francs.

JEUDI 23 JUIN. — Longchamp. — *Prix de Rocquencourt* (2.400 mètres, 12 000 francs). — 1. Goloss, à M. Olry-Rœderer (G. Stern) ; 2. Le Platine ; 3. Cadet Roussel III. — P. M. : gag., 36 francs ; pl., 20 fr. 50. 162 francs.

VENDRED 24 JUIN. — Auteuil. — *Prix des Drags* (steeple, 4.500 mètres, 25 000 francs). — 1. Journaliste, à M. E. Fischoff (E. Piggott) ; 2. Sapientia. — P. M. : gag., 140 fr. 50 ; pl., 37 francs, 22 francs. — *Prix Soliman* (haies, 3.500 mètres, 25.000 francs) : 1. Saint Potin, à M. Champion (R. Sauval) ; 2. Nectar II ; 3. Loulia. — P. M. : gag., 50 francs ; pl., 24 francs, 19 francs, 21 fr. 50.

DIMANCHE 26 JUIN. — Longchamp. — *Grand Prix de Paris* (3.000 mètres, 300.000 francs) : 1. Nuage, à Mme Cheremeteff (Ch. Childs) ; 2. Reinhart ; 3. Bronzino. — P. M. : gag., 88 francs ; pl., 33 fr. 50, 88 francs, 328 fr. 50.

Sommaire de *Fermes et Châteaux*.

Couverture : Massey, champion de golf.
— Le duc de Doudeauville
Le royaume des fleurs..... CUNISSET-CARNOT.
La ferme de Champagne..... Baronne STAFFE.
Sur le tir aux pigeons..... F. DE TRAMOND.
L'Exposition d'horticulture : roses et orchidées.
Sur la distance des trous au golf. JACQUES ROMANET.
Soufrage contre l'oïdium..... GEORGES COUANON.
Le poney de polo..... JAMES MORTON.
La question des bagages en automobile..... PAUL MEYAN.

LA COURSE DE MARATHON

Un passage.

La course de Marathon, disputée dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes, sur 40 kilomètres, a été remportée par Prévôt en 2 h. 36 m. 29 s. malgré l'héroïque résistance du belge Rivez, qui tenait la tête aux 35 kilomètres et fut battu de 3/4 de tour.

L'arrivée de Prévôt.

Prévôt avait perdu un tour aux 2 heures, mais il revint pour gagner et battre le record français d'Orphée de près de 3 minutes.

LES CHAMPIONNATS DES PATRONAGES

Le saut en longueur.

Pratdessus s'adjuge le Championnat de France de la F.G.S.P.F. sautant 6 m. 09.

Le 110 mètres haies

Leroy se détache dès le début et triomphe facilement en 19 secondes. En haut, une demi-finale.

Le saut à la perche.

Graney gagne le Championnat de saut à la perche, franchissant la barre à 3 m. 10.

Qui gagnera?

Si les autorités n'y mettent pas opposition, le combat Jeffries-Johnson se disputera le 4 Juillet à Reno. Nous termi-nons aujourd'hui notre enquête et notre collaborateur donne son pronostic.

Il est certain que le 4 juillet, à Reno, se trouveront en présence les deux plus beaux échantillons de la race humaine que l'on puisse trouver. On peut se faire une idée du merveilleux développement musculaire de James J. Jeffries et de Jack Johnson par ces clichés.

James J. Jeffries ex-champion du monde.

L'invaincu sera-t-il invincible !

James J. Jeffries n'a jamais été battu. Il est dans le cas de Sullivan, auquel sa seule défaite fut infligée par Corbett.

Tim Mac Grath, fameux entraîneur qui seconda des hommes comme Ike Weir, Frank Murphy, Billy Murphy, Solly Smith, Dal Hawkins, Spider Kelly, Mysterious Billy Smith, Young Mitchell, Danny Needham, Kid Lavigne, George Dawson, Dan Creedon, Young Griffo, George Dixon, Joe Walcott, Battling Nelson, Tom Sharkey et Johnson, a donné son opinion. Il parle avec mesure et ses paroles sont celles d'une compétence.

— Jeff tente vraiment le sort en acceptant de remonter dans le ring après une vie d'oisiveté de près de cinq années. Certains disent : il n'a que trois ans de plus que Johnson. C'est vrai, mais le nègre n'a pas cessé de combattre. Lors de son dernier match notamment, il était opposé à Stanley Ketchell, qui peut être hautement considéré comme un fameux combattant, le meilleur que Johnson ait jusque-là rencontré.

Nous savons ce que peut faire le champion actuel, nous ignorons ce dont Jeffries est capable. C'est comme l'individu qui parie de boire vingt pots de bière de suite et qui l'essaye immédiatement. Rien ne m'ôtera de l'idée que le chaudronnier aurait dû remonter sur le ring deux ou trois fois avant le grand choc. Il a préféré signer des engagements théâtraux : évidemment c'est plus lucratif et moins dangereux. Mais savoir si l'on boxe pour gagner de l'argent ou pour être le champion.

Si Jeffries avait mis un fusil sur l'épaule et était parti se terrer dans les montagnes de Californie dès qu'il fut question de son match, au lieu de s'exhiber dans les music-halls pour récolter de l'argent, j'aurais eu plus de confiance en lui. Mais comment voulez-vous qu'un homme se remette en forme en se présentant chaque soir sur une scène, respirant l'air impur d'une salle comble, dormant dans des lits incommodes, mangeant une nourriture de restaurant malsaine, à laquelle il n'est pas habitué et se couchant à n'importe quelle heure de la nuit ?

Jeffries ne peut pas avoir la conviction qu'il knock-outera le nègre. Il aura toujours son bon vieux poing, son regard perçant et sa célèbre vitesse. Mais Johnson n'est pas effrayé. Et s'il a le moins de confiance en lui, il doit vaincre. Je l'ai entraîné et je suis qualifié pour le dire. Il ne sera pas découragé en pénétrant dans le ring, parce qu'il est persuadé que Jeffries a perdu sa valeur passée.

Sam Berger le fatigue avec sa passion des engagements théâtraux. Il fait trop attention

Blanc ou noir?

Jack Johnson,
Les deux hommes sont à peu près de la même taille; Johnson est plus petit de 3 centimètres; Jeffries est plus lourd. Il est né le 15 avril 1875 à Carroll, tandis

Le sourire d'or du nègre.
Jeffries est grand favori en Amérique, mais Jack Johnson possède de nombreux partisans en Europe et en Australie.

le champion actuel.
que le champion du monde actuel naquit le 31 mars 1878, à Galveston. Trois ans les séparent, mais Jeffries a cessé de combattre pendant cinq ans.

à l'argent. Il essaye d'en ramasser par tous les moyens possibles pour lui et pour Jeff. Il fait avec lui exactement comme fit le vieux John L. Sullivan lorsque Corbett le mit knock-out ; Sullivan courait à sa ruine et Corbett, lui-même, ne pensait pas obtenir un pareil résultat. Johnson est aussi habile que Corbett et il est meilleur combattant. Aussi j'ai l'idée que Jeffries sera battu avant de commencer le match.

Si Jeffries et Johnson s'étaient rencontrés il y a quatre ans, personne ne se serait dérangé pour assister au combat. Johnson n'était pas considéré à cette époque et la bourse aurait été minime. Mais les temps sont changés. Et aujourd'hui on peut dire que les adversaires sont de force sensiblement égale. Jeffries a rétrogradé, Johnson a progressé et je penche pour donner l'avantage au nègre, grâce à sa force et à sa constitution.

Si Jeffries peut trouver une ouverture et toucher Johnson avec ses fameux coups au corps de jadis, il triomphera. Mais si Johnson peut tenir vingt reprises, je pense que le chaudronnier sera fini à ce moment-là et que le nègre le mettra knock-out ou plutôt hors de combat. Ce n'est pas sur un coup que tomberait Jeffries, mais par épuisement. En résumé, pour triompher l'ancien champion devra terminer la rencontre avant le vingtième round. »

William J. Slattery, de San-Francisco, est un sportsman connu dont l'opinion est intéressante à publier :

— Si Jeffries avait voulu retrouver sa forme d'antan, il aurait dû commencer par mettre de côté les tournées théâtrales et s'entraîner aussitôt. Il a négligé sa forme. Chacun sait que ce n'est pas une façon de redevenir soi-même que d'aller s'exhiber tous les soirs de ville en ville pendant la plus grande partie de l'hiver. Dans cet empressement à amasser le plus d'argent possible, Jeffries a préféré ce travail facile à la préparation du combat. Ses amis lui ont dit qu'il battrait aisément le nègre. Il afini par le croire, car il se laisse influencer facilement.

Les vieux sportsmen savent bien que Jeffries n'est plus l'homme qu'il était. Cinq années d'oisiveté ont eu raison de sa constitution robuste.

Johnson, quoique presque aussi âgé que le chaudronnier, n'a pas cessé de combattre. Il progresse sans cesse, tandis que Jeffries baisse. Telle est la différence entre leurs deux hommes. Nous n'avons jamais vu le nègre à l'ouvrage. Stanley Ketchell l'a projeté à terre, certes, mais à peine Johnson était-il debout qu'il envoyait le blanc au pays des rêves.

Je crains que Jeffries ne se batte lui-même en manquant de souffle. Johnson en viendra à bout en le frappant avec la force d'un

marteau. Jeffries le touchera durement certes, mais le nègre est solide et flottera moins vite que le chaudronnier. Dans tous les cas, ce sera une dure rencontre. Mais je prétends que Jeffries aurait eu une chance de triompher s'il avait rencontré en dix rounds un Kauffman, un Jim Barry ou un Jim Flynn avant le grand match, afin de se faire les poings. »

L'opinion de Jack Mac Auliffe. Jack Mac Auliffe qui, selon les compétences, fut l'un des plus fins et des plus scientifiques poids légers qui aient jamais existé, donne une opinion qui sera intéressante à lire. L'ancien boxeur est devenu artiste dramatique, suivant l'exemple de John L. Sullivan et de Jim Corbett. Il a la conviction absolue que Jeffries devra employer toute sa vitesse dès le début de la rencontre s'il veut abattre l'homme de couleur et garder sa réputation d'invincibilité.

— J'ai vu les deux boxeurs il y a deux mois, dit Mac Auliffe, et il me semble que Jeffries doit encore beaucoup travailler pour revenir à sa forme d'antan : Johnson est gros, vigoureux, adroit, vif, scientifique, un excellent boxeur, en un mot, qui possède une science approfondie du ring. Il peut frapper et il sait recevoir. Il a un uppercut d'une efficacité telle que je n'ai jamais vu son pareil. Il est confiant et, quand je l'ai vu, j'ai constaté qu'il était dans une condition physique vraiment extraordinaire, quoique des bruits contradictoires aient couru.

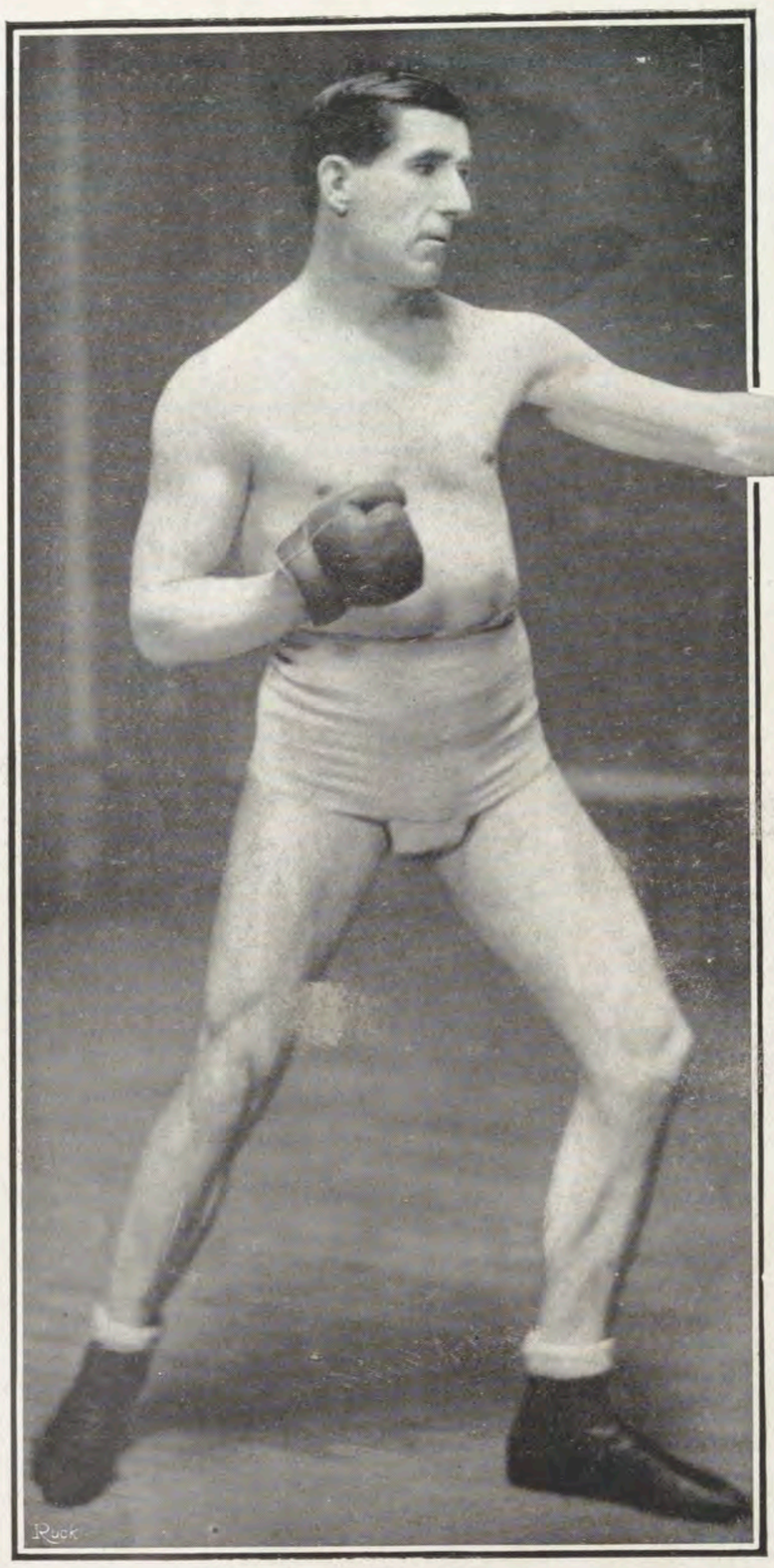
Je crois que Jeffries a fait tout ce qui lui a été possible pour revenir en forme ; mais il est gras, malheureusement, et je ne crois pas que la somme de travail qu'il a fournie lui ait rendu son agilité de jadis. Et l'homme fort éprouve bien de la peine à se mettre en souffle. Quand je boxais et que je devais maigrir de 25 ou 35 livres, tout en restant vigoureux, je vous prie de croire que je me soumettais à l'entraînement le plus rigoureux qu'il soit possible. Mes entraîneurs m'autorisaient à boire seulement quelques gouttes d'eau et le reste du temps je me contentais de garder un caillou dans ma bouche. Je mâchais du mouton sec, des tranches de bœuf sec, du pain sec et je buvais de l'eau en très minime quantité. De cette façon je descendais au poids sans perdre de mes forces et, quand je pénétrais dans le ring j'étais en pleine forme. J'ai peur que Jeffries n'ait pas consenti à se soumettre à pareil régime, qui réclame un certain héroïsme.

Le gros homme est certainement toujours fort comme un lion. Mais il y a aussi les questions de vitesse et de jugement de la distance. Or, je prétends que pour retrouver l'une et l'autre de ces qualités, il est absolument nécessaire de combattre, combattre souvent, combattre beaucoup. N'importe quel entraînement, s'il n'est pas entrecoupé de matches, ne vous fera acquérir à nouveau ce que vous avez perdu. Je sais que lorsque j'avais quitté le ring, je dus faire une exhibition de douze rounds quelque temps après. J'étais toujours aussi vigoureux, mais j'avais perdu toute idée de la distance et du temps. Je ne pouvais plus frapper mon homme où et quand je voulais, comme j'en avais eu jusque-là l'habitude. Mon cerveau n'aidait plus mes mains et je dus abandonner le ring définitivement ensuite.

Jeff est un homme merveilleux. Peut-être lui sera-t-il possible de se présenter devant Johnson dans tout l'éclat de sa puissance et de sa science. Je l'espère pour lui, car il fut le champion incontesté et il serait triste pour lui de remonter sur le ring pour enregistrer la première défaite de sa carrière.

Conclusion. Qui gagnera ? Nous avons jusqu'ici donné les opinions diverses suggérées aux plus grandes compétences par le match Jeffries-Johnson. Que conclure ? Il nous semble avant tout qu'il serait utile de revoir les records des deux combattants qui se rencontreront après-demain à Reno (Nevada), le gouverneur Gillette, de Californie, ayant refusé l'autorisation pour San-Francisco.

James J. Jeffries fournit son premier combat le 2 juillet 1896, son dernier le 26 août 1904. Sa carrière dura donc huit années. Il devint champion du monde le 9 juin 1899 en knock-outant Robert Fitzsimmons et se retira avec son titre.



James J. Corbett.

James J. Corbett, qui fut champion du monde et qui aida à l'entraînement de Jeffries.

Son record comporte 21 matches, qui se sont tous terminés par des victoires ou des matches nuls. Aucune défaite pendant ces huit années. Il mit knock-out 11 hommes, triompha aux points de 7 boxeurs, fit 2 matches nuls et fournit une exhibition.

Il knock-outa Dan Long, Van Buskirk, H. Baker, Fitzsimmons (2 fois), Corbett (2 fois), Finnegan, Kennedy, Gus Ruhlin et Jack Munroe. Les victoires aux points ont été remportées sur Joe Goddard, Peter Jackson, Peter Everett, Tom Sharkey, Bob Arsmtrong, Harry Griffin. Il fit match nul avec Gus Ruhlin et Joe Choynski, et fournit une exhibition avec Jack Munroe.

Telle est la liste des performances fournies par James J. Jeffries qui, près de six ans après son dernier match (il knock-outa Jack Munroe le 26 août 1904), va reparaître sur le ring.

Jack Johnson possède un record plus considérable et n'a enregistré que quatre défaites, dont une sur une faute par Joe Jeannette et une par knock-out par Joe Choynski.

Il débuta le 6 mai 1899 en se faisant battre aux points par Klondike. Cet échec ne le découragea pas, car depuis ce jour il soutint 71 combats qui se répartissent ainsi : 23 victoires par knock-out, 24 aux points, 2 sur fautes, 6 matches nuls, 12 sans décision.

Il a mis knock-out Brooks, H. Mills, G. Lawler, Dan Murphy, Ed. Johnson, J. Kennedy (2 fois), Jack Jeffries, frère de Jim Jeffries, Klondike, J. Butler, Sam Mac Vea, Ed. Martin, J. Jeffords, W. Johnson, Morris Harris, Black Bill, Peter Felix, Lang, Fitzsimmons, Cutler, Jim Flynn, Ben Taylor, Stanley Ketchel.

Parmi les hommes les plus réputés qu'il a battu aux points, citons : Mac Cormick, Peter Everett, Frank Childs, G. Gardner, Sam Mac Vea (2 fois), Sandy Ferguson (2 fois), Black Bill, Young Peter Jackson, Joe Jeannette, Sam Langford, Sailor Burke, Tommy Burns.

Il a battu sur une faute Sandy Ferguson et Fred Russel.

Il a fait match nul avec Klondike, qu'il mit knock-out depuis ; Frank Childs, Billy Stift, Hank Griffen (2 fois), Joe Jeannette.

Enfin il a été battu par Klondike (5 rounds) et Marvin Hart (20 rounds) ; Joe Choynski l'a mis knock-out au troisième round en 1901. Joe Jeannette l'a battu sur une faute au second round, le 25 novembre 1905, à Philadelphie.

Quel enseignement peut-on tirer de la comparaison des deux records ? Que James J. Jeffries, de par les victoires qu'il a remportées sur des hommes de grande classe comme James J. Corbett, Robert Fitzsimmons, Gus Ruhlin, etc., s'impose immédiatement. Les hommes que les deux adversaires du 4 juillet ont rencontré l'un et l'autre sont Joe Choynski, qui fit un match nul de 20 reprises avec James J. Jeffries le 30 novembre 1897. Il knock-outa Jack Johnson en 1901, et Robert Fitzsimmons, qui fut mis knock-out par Jeffries, le 9 juin 1899, au onzième round et le 25 juillet 1902 au huitième. Or, Jack Johnson a obtenu ce résultat au second round, le 17 juillet 1907, mais, à ce moment-là, Fitz n'avait plus boxé depuis 1905 et il avait 45 ans. C'est donc une victoire dont le nègre ne peut guère s'enorgueillir.

Les rapprochements sont difficiles à établir entre les deux antagonistes.

Il ne semble pas que la solution soit : « Jack Johnson doit battre James J. Jeffries parce qu'il est le meilleur des deux » ; mais : « quel handicap sera comblé ? Celui de la valeur qui sépare Johnson de Jeffries ou celui de la retraite de Jeffries, qui s'éloigna du ring pendant six ans ? »

A mon humble avis, je crois que le second sera plus difficile que le premier. Il ne fait de doute pour personne qu'à l'heure actuelle, Jack Johnson est certainement notre meilleur boxeur. Il a le poids, la taille, l'allonge, il est scientifique, endurant et cogneur. Il possède donc toutes les qualités requises. Certes, James J. Jeffries est plus grand, plus lourd, et les mêmes qualités sont développées chez lui plus puissamment encore, mais la différence ne paraît pas telle que Johnson ne puisse égaliser ses chances grâce à l'oisiveté que s'imposa Jeffries.

On ne peut pas être et avoir été, surtout dans le sport de la boxe, qui nécessite un travail de tous les instants. Il est certain que Jeffries doit être moins endurant aujourd'hui que jadis. Ce n'est pas qu'il soit moins dur, mais il aura sans doute moins de cœur pour encaisser les punitions. De plus il sera moins vite et moins souple, il aura de la peine à suivre ce grand félin de Johnson si le nègre veut fuir autour des cordes pour échapper à son adversaire. Mais gare au champion, si Jeffries l'enferme dans un coin !

Je crois que, pour triompher, Jeffries devrait s'employer à en finir au plus vite. S'il dépasse les dix premières reprises, il est probable qu'il tombera sinon par knock-out, du moins par épuisement.

JACQUES MORTANE.

Nous rappelons à nos lecteurs que la Vie au Grand Air, *ne reculant devant aucun sacrifice, n'a pas hésité à envoyer au grand combat Jonhson-Jeffries l'un de ses collaborateurs, M. Georges Dupuy. Il nous fera revivre les péripéties de ce championnat du monde, qui dépasse en intérêt tous ceux qui l'ont précédé. Rappelons également que nous publierons des articles de MM. James Cofroth, Dan Mac Ketrick, Willie Lewis, Joe Jeannette et de James J. Jeffries lui-même.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.